Förvaltning för utbyggd tunnelbana
Trafikförvaltningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-09-13

Ärende
FUT 2021-1112
TN 2022-0045
Infosäkerhetsklass
K1 (öppen)

Trafiknämnden
2022-09-27, punkt 9

Delårsrapport 2022 per augusti

Ärendebeskrivning

Ärendet omfattar förslag till delårsrapport för trafiknämnden.
Bilagt återfinns förslag till delårsrapportrapport 2022 per augusti för förvaltning för utbyggd tunnelbana respektive trafikförvaltningen inklusive SL-koncernen.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefernas tjänsteutlåtande den 13 september 2022

Delårsrapport 2022 per augusti, förvaltning för utbyggd tunnelbana inklusive bilagor.

Delårsrapport 2022 per augusti, trafikförvaltningen, inklusive SL-koncernen samt bilagor.

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta följande:

1. Delårsrapport per augusti 2022 för trafiknämnden och de inom nämndens ansvarsområde ingående verksamheterna godkänns

1. Paragrafen justeras omedelbart

Expedieras till
Regionledningskontoret

David Lagneholm
Förvaltningschef för trafikförvaltningen

Niklas Bergman
Förvaltningschef för förvaltning för utbyggd tunnelbana

Region Stockholm

Trafikförvaltningen
Verksamhetsstyrning och ekonomi

DELÅRSRAPPORT 2022
TRAFIKNÄMNDEN

Diarienummer
RS 2021-0609
TN 2022-0045

Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

Delårsrapport

Augusti 2022

Innehållsförteckning

1 Förvaltningschefens kommentar 4
1.1 Väsentliga händelser 7
1.2 Bedömning av risker och möjligheter 10
1.3 Ledningens åtgärder 10

2 Styrning och ledning 15
2.1 Mål 15
2.1.1 Mål och indikatorer 15
2.1.1.1 Långsiktig ekonomisk uthållighet 15
2.1.1.2 En hållbar regional utveckling 16
2.1.1.3 Hållbar arbetsgivare 24
2.2 Intern kontroll 26
2.2.1 Arbetet med intern kontroll 26
2.2.2 Risker, åtgärder och kontroller 27
2.2.3 Försäkran 28

3 Verksamhet 29
3.1 Verksamhetsförändringar 29
3.1.1 Avtal och upphandlingar 29
3.2 Resande i kollektivtrafik 30

4 Personal 34
4.1 Helårsarbeten 34
4.2 Sjukfrånvaro 36

5 Ekonomi 37
5.1 Resultat 37
5.1.1 Personalkostnader inklusive inhyrd personal 43
5.2 Åtgärdsprogram för ett resultat i balans 44
5.3 Investeringar 45
5.3.1 Väsentliga händelser och risker i investeringsobjekt 45
5.3.2 Prognos i jämförelse med budget 54
5.3.3 Investeringsobjekt 54

5.3.4 Kommande investeringsbeslut för investeringsobjekt >300 mkr 65

6 Nämnd-/styrelsebehandling 66

1 Förvaltningschefens kommentar

Trafikförvaltningen bidrar till Region Stockholms uppdrag genom att planera, utveckla och handla upp kollektivtrafiken utifrån resenärens och regionens behov inom givna ekonomiska ramar. Resenärerna upplever att dagens kollektivtrafik är attraktiv genom bland annat dess goda tidhållning, turtäthet, pris och trafikinformation. Verksamheten bedrivs genom AB Storstockholms Lokaltrafik med dotterbolag (SL)[1].

Den 9 februari 2022 släppte Folkhälsomyndigheten äntligen de restriktioner som återinfördes i slutet av 2021 kopplat till den höga smittspridningen av Omikron-varianten av covid-19.

I samband med att restriktionerna släpptes kunde SL i februari börja välkomna resenärerna ombord igen via bussarnas framdörrar. Beslutet gällde för hela SL-trafikens omkring 2 200 bussar. Från 1 mars gäller ordinarie trafikavtal, och för avtal med VBP[2] som ersättningsform har trafikförvaltningen tecknat tilläggsavtal med flertalet operatörer för att hantera pandemins effekter på resandet.

Samma dag som restriktionerna hävdes inledde trafikförvaltningen kommunikationsinsatser i syfte att locka tillbaka resenärerna. Råden att använda munskydd och undvika trängsel togs bort och ersattes med tips för att komma igång med arbetspendling, nya biljettmöjligheter, SL-resorna som bra miljöval, och SL:s trygghetschatt. Flera större kampanjer har därefter genomförts, till exempel inför påskhelgen och i slutet av april på temat ”SL:s miljöresa” med fakta kring kollektivtrafikens långsiktiga och målmedvetna arbete med miljö- och klimatansvar. Under sommaren har breda kampanjer för att resa med betalkort genomförts.

Som del i återstartspaketet riktades under sommaren en särskild satsning mot unga när 160 000 ungdomar erbjöds kostnadsfria sommarlovskort i syfte att få dessa att återvända till kollektivtrafiken efter pandemin.

Måndag 22 augusti startade ett längre försök att förbättra framkomligheten för stombusslinje 4. Resenärerna ska då få gå på vid samtliga dörrar på linjen. Resenärer med biljett köpt med betalkort, biljett i appen eller på ett grönt SL-kort kan nu blippa sig ombord via alla dörrar. Det här är ett försök för att bland annat utreda om påstigning geom alla dörrar kan korta väntetiden vid busshållplatserna och ge en snabbare resa.

Det gröna SL-kortet har lanserats på bred front och används redan av omkring 500 000 resenärer. Nu säljs mer än 85 procent av alla biljetter i det nya biljettsystemet, och

[1] Trafikförvaltningen (TF) inklusive SL-koncernen bedrivs och rapporteras som en koncern. Waxholms Ångfartygs AB (WÅAB) ingår som ett dotterbolag i SL-koncernen. Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) rapporterar separat till trafiknämnden. FUT ansvarar för rapportering av den särskilda resultatenheten inom ramen för AB SL där investeringsverksamheten bedrivs samt dotterbolaget SL Nya Tunnelbanan AB. Således ingår inte dessa enheter i TF:s rapportering. I denna rapport avses med begreppet trafikförvaltningen (TF) samtliga enheter som TF ansvarar för och är beskrivet ovan, om inget annat anges.
[2] VBP = verifierad betalande påstigande

från och med 29 augusti är det även möjligt att ladda på en enkelbiljett på sitt gröna kort via appen.

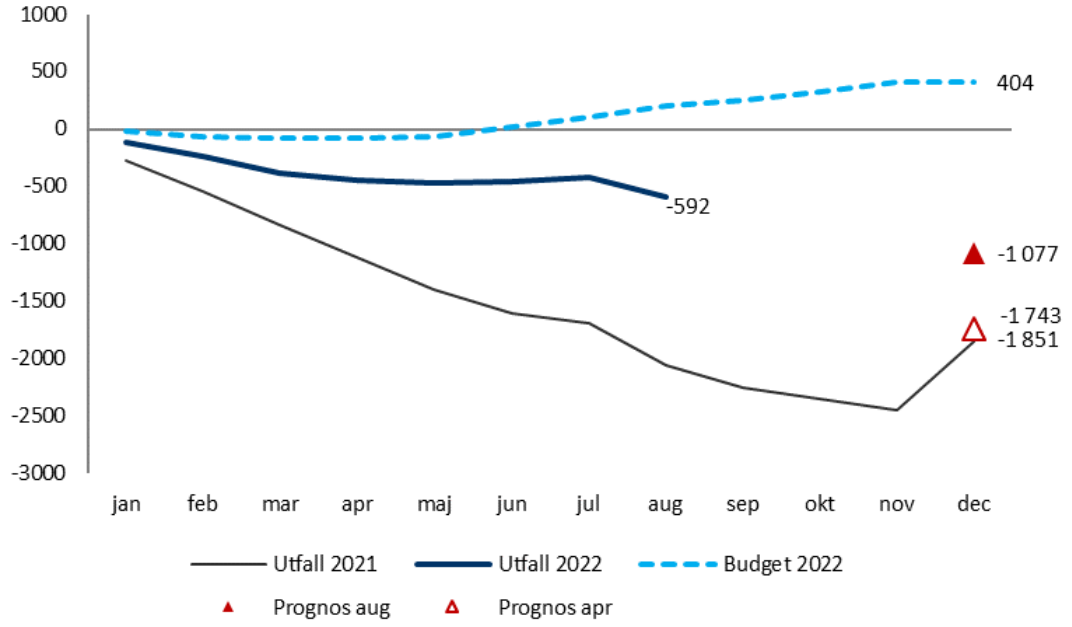
Under året har nya trafikavtal startats upp. Driftstart avseende Roslagsbanan med nya trafikutövaren Transdev skedde den 15 april 2022, och driftstart av busstrafik i Norrtälje (Transdev) skedde den 22 augusti 2022 (se vidare kapitel 3.1.1 Avtal och upphandlingar)

Resandet mätt som genomsnittligt antal påstigande har under inledningen av året återhämtat sig och nådde i april omkring 80 procent av 2019 års nivå för att därefter stabilisera sig kring den nivån under sommarmånaderna. Indikationer från veckovisa mätningar av spärrpassager inom den spårbundna trafiken (som är ett annat mått än påstigande) indikerar en viss uppgång under augusti vars hela utfall för påstigande ej är klart vid tidpunkten för denna rapport.

Trafikförvaltningen gick in i år 2022 med en budget i balans i enlighet med regionfullmäktiges beslutade resultatkrav om 404 mkr och övriga förutsättningar i regionens budget 2022, såsom verksamhetsanslag och taxor. Förvaltningens verksamhetsplan för 2022 tar sin utgångspunkt i den av regionfullmäktige beslutade budgeten för 2022 med efterföljande planår.

I enlighet med verksamhetsplan 2022 upprätthåller trafikförvaltningen fortsatt ett fullt trafikutbud. Kombinerat med en lägre resandenivå medför detta dock ett negativt ekonomiskt resultat. Verksamhetsplanen förutsätter att staten och/eller Region Stockholm ersätter intäktsbortfall till följd av covid-19 (RS 2021-0685). Regeringen har för 2022 aviserat kompensation för uteblivna biljettintäkter som bedöms kunna uppgå till cirka 440 mkr för Region Stockholm, vilket dock inte är tillräckligt för att täcka årets befarade bortfall av biljettintäkter på 1 663 mkr enligt senaste prognos.

Diagram: Resultat 2022 jämfört med resultat 2021 och budget 2022.



Trafikförvaltningens ekonomi har påverkats starkt av pandemins effekter på resandet. Det ackumulerade resultatet per augusti uppgår till -592 mkr och understiger periodens budget med 792 mkr. Biljettintäkterna minskar med 1 239 mkr jämfört med budget till följd av det lägre resandet. Biljettintäkterna har dock återhämtat sig snabbare än resandet. En förändrad biljettmix med högre intäkter per validering bidrar positivt. Förutom pandemins effekter börjar nu även kostnadsökningar drivet av bland annat kriget i Ukraina att påverka trafikförvaltningens ekonomi negativt. Kostnaderna för köpt trafik överstiger ackumulerad budget med 152 mkr till följd av markant ökade index. Därtill börjar riksbankens räntehöjningar slå igenom på nya och ombundna lån vilket gör att finansnettot överstiger periodens budget med 14 mkr. Kostnadsökningarna dämpas något till följd av låg upparbetningstakt inom drift och underhåll samt avskrivningar till följd av lägre aktiveringstakt än planerat för perioden.

I prognos per augusti uppgår årets resultat till -1 077 mkr att jämföra med årets budget om +404 mkr. Biljettintäkterna bedöms minska med 1 710 mkr jämfört med budget till följd av pandemins fortsatta effekter på resandet. Prognosen omfattar ett statsbidrag för intäktsbortfallet till följd av covid-19 uppskattat till 440 mkr. De totala kostnaderna förväntas överstiga budget med 458 mkr främst till följd av högre kostnader för köpt trafik (511 mkr) samt ökade räntekostnader (74 mkr). De högre kostnaderna motverkas delvis bland annat av lägre kostnader för avskrivningar (156 mkr).

Exklusive bortfall av biljettintäkter till följd av covid-19 (-1 663 mkr), statsbidrag för intäktsbortfall till följd av covid-19 (+440 mkr) och reavinst (+1 mkr) uppgår

resultatprognosen för helåret till 144 mkr vilket understiger budget med 260 mkr. Den negativa avvikelsen är helt hänförlig till externa faktorer som trafikförvaltningen inte kan påverka såsom bränsleindex och räntenivåer.

Investeringsutfallet prognostiseras till 6 238 mkr, eller 80 procent, jämfört med budgeterat 7 805 mkr.

Fortsatt beskrivning av verksamheten under 2022 och arbetet framåt finns att läsa i denna delårsrapport med bilagor.

1.1 Väsentliga händelser

Under perioden har verksamhet fortsatt inriktats på att hantera pandemins och nya omvärldsförändringars effekter på kollektivtrafiken på kort och längre sikt. Prioriterat har varit att säkra framdrift i uppdragen från regionfullmäktige och trafiknämnd, samt de fyra så kallade FC-aktiviteterna (fokusområden) Investeringsstyrning, Intern effektivitet, Biljett- och betal (byte av SL-Access), samt Kollektivtrafiken efter pandemin. Det sistnämnda området handlar om att säkerställa framtida intäkter, konkurrenskraft, ökat förtroende för SL och ett ökat kollektivt resande. Se vidare kapitel 1.3 ledningens åtgärder.

Trygghetsfrågor har länge varit ett prioriterat område inom trafikförvaltningens verksamhet, och sedan årsskiftet ingår området som en del av FC-aktiviteten Kollektivtrafiken efter pandemin.

Ett nytt trygghetsprojekt, Trygg Station, har startats upp med hjälp av innovationsmedel från regionen. Projektet omfattar inledningsvis tunnelbanans röda och gröna linjer där stationsbesiktning har genomförts och åtgärder planeras.
Det kan handla om att se över belysningen, synliggöra konsten, måla väggar eller sätta upp speglar för att möjliggöra för resenärerna att kunna se runt hörn. Mätningar kommer att genomföras innan och efter insatserna, och om pilotprojektet faller väl ut, är tanken att det ska rullas ut på fler stationer.

Trygghetschatten, som lanserades i september 2020 och som sänkt tröskeln till att rapportera om otrygga situationer i kollektivtrafiken, har blivit en permanent del av trygghetsarbetet i SL-trafiken. Trygghetskameror är uppsatta på tvärbanans station Alvik för att utöka tryggheten för resenärerna. En tjänstedesignstudie har genomförts angående förslag till åtgärder för att öka kvinnors trygghet på stationer. Ett pilotförsök med flexibla nattstopp är inplanerat tredje kvartalet och skall pågå i sex månader.

Under sommaren har 15 elbussar gjort entré i innerstaden. När trafikförvaltningen för två år sedan förlängde avtalet med Keolis till 2026 tillkom vissa tillägg i avtalet, bland annat att 15 elbussar ska gå i ordinarie trafik från augusti 2022. Under sommaren har

Keolis provkört bussarna i trafik. Testerna har gått bra och från och med augusti har samtliga stått klara för att kunna gå i ordinarie trafik på linje 1, 2 och 6.

Det gamla biljettsystemet håller på att fasas ut och ett nytt system fasas in. Biljettautomaterna har därför börjat stängas ner stegvis, och i höst stängs de sista automaterna. SL:s nya biljettsystem är då lanserat fullt ut och resenärerna kan köpa biljett på en mängd olika sätt: med mobil, betalkort, direkt på nätet, eller via ombud och servicedisk – och välja att blippa biljetten med mobilen eller det nya gröna SL-kortet.

Allt fler blippar betalkortet för att köpa enkelbiljett med SL, uppemot 100 000 unika resenärer per dag. Trafiknämnden fattade i juni beslut om att tjänsten ska utvecklas med ett pristak så att resenären, när den kommit upp i pristaket, inte debiteras för efterföljande blipp med betalkortet samma dag. Nivån på pristaket är inte fastställt ännu och kommer att beslutas av regionfullmäktige vid senare tillfälle. Utvecklingen startar när övergången till nytt biljettsystem är genomförd, tidigast kvartal 2, 2023.

I samma trafiknämnd i juni fattades även beslut om att SL fortsatt ska dela ut upp till 15 000 enkelbiljetter årligen via frivilligorganisationer till människor som lever i hemlöshet i Stockholm. Enligt ett tidigare beslut från 2014 har SL delat ut 15 000 enkelbiljetter per år via frivilligorganisationerna Clara kyrkas vänner, Ny gemenskap, Stadsmissionen, Frälsningsarmén och Convictus, organisationer som gör stora insatser för att underlätta vardagen för hemlösa i Stockholms län.

Det nya Spårvägsmuseet har öppnat mitt bland gasklockorna i Norra Djurgårdsstaden. Hit tar man sig med bussar, tunnelbanans röda linje eller pendelbåtlinje 80. Besökarna kommer att få en fascinerande inblick i kollektivtrafikens och Stockholms utveckling – från 1600-talets rodderskor till dagens moderna kollektivtrafik. Det gamla framgångskonceptet från förr med tillgängliga och inkluderande utställningar för flera målgrupper presenteras nu i en helt ny skrud som passar besökare i alla åldrar.

I övrigt följer nedan ett urval av andra väsentliga händelser som skett under delåret:

- Under delåret har driftsättning av ytterligare tio nya C30-vagnar i tunnelbanan genomförts, motsvarande fem fullängdståg.

- Kroppsburna kameror har under perioden tagits i bruk igen inom biljettkontrollen på alla trafikslag.

- Guldägg till de bästa aktörerna inom reklambranschen har delats ut, branschens finaste pris. SL:s Halloween-kampanj ”Återuppståndelsen” vann två priser - ett guldägg för utomhuskampanjen och ett silverägg för annonskampanjen.

- Tre män har dömts för bland annat grov skadegörelse efter att de under två års tid systematiskt klottrat på pendeltåg och tunnelbanevagnar. Två av dem döms till fängelse i 1,5 respektive 1 år, en tredje får villkorlig dom. Männen ska

gemensamt betala skadestånd på närmare 1,4 mkr till SL.

- Nationell trygghetskonferens ”Trygghet i kollektivtrafiken” arrangerad av stiftelsen Tryggare Sverige, i vilken trafikförvaltningen var föredragande.

- En av väggarna vid Fridhemsplans tunnelbanestation pryds numera av en ny lång blå SL-vägg med nedslag i kollektivtrafikens historia, nutid och framtid.

- Nu är det klart att den eldrivna bärplansbåten Candela P-12 Shuttle – världens mest energieffektiva och snabbaste elektriska fartyg i passagerartrafik – ska testköras i pendelbåtstrafik mellan Ekerö och Norr Mälarstrand på linje 89 under 2023. Pilotprojektet är ett samarbete mellan trafikförvaltningen, Trafikverket och Candela.

- På Roslagsbanan ersattes tågtrafiken med buss mellan midsommar och 13 augusti. Detta för att bland annat kunna genomföra arbetena med att byta ut två plankorsningar mot säkrare korsningar vid Frescati och i Enebyberg. Roslagsbanans resenärer har genom åren fått en allt mer robust bana där det bland annat byggts dubbelspår hela vägen från Stockholm Östra till Vallentuna. Nu skapas två nya planskilda korsningar som ytterligare förstärker säkerheten på och längs banan.

- Trafiknämnden har beslutat att ukrainskt pass ska gälla som färdbevis i kollektivtrafiken. Beslutet gäller omgående och tills annat meddelats. I samverkan med sjukvården, gränspolisen och Nobina har trafikförvaltningen också haft beredskap att kunna bistå Ukrainska krigsflyktingar, som anländer med färja till Nynäshamn och som har vårdbehov, med transport till sjukhus.

- Kollektivtrafikplan 2050, trafikförvaltningens och regionens långsiktiga plan för kollektivtrafikens utveckling, har godkänts av trafiknämnden i juni. Kollektivtrafikplanen visar på vad regionen behöver göra för att klara av ett Stockholm som växer, och behövs för att Stockholm ska kunna nå målen i den regionala utvecklingsplanen (RUFS 2050) och det regionala trafikförsörjningsprogrammet (TFP).

- Arbetet med att ta fram ett nytt trafikförsörjningsprogram (TFP) pågår fortsatt intensivt. Ett samrådsunderlag har arbetats fram inför tematiska samrådsmöten med externa intressenter hösten 2022.

- Trafikförvaltningen ska bli ännu bättre på att jobba med säkerhetsfrågor i alla delar av verksamheten. Ett första övergripande säkerhetsstyrningsmötet har genomförts. Mötena leds av förvaltningschef och genomförs varannan månad.

1.2 Bedömning av risker och möjligheter

Analys av trafikförvaltningens arbete med riskhantering visar att identifierade risker som bedöms som mycket höga är kopplade till målen avseende Hållbar investeringsutveckling, Ett resultat i balans, samt att Region Stockholms verksamheter är resilienta.

De högst värderade riskerna för verksamhetsåret 2022 är vid denna delårsuppföljning följande:

- risk att investeringar överskrider beslutade ramar och inte når fulla effektmål
- risk för att minskade intäkter och begränsade möjligheter att reducera kostnaderna i motsvarande grad resulterar i en ekonomi ur balans och en mindre attraktiv kollektivtrafik på sikt
- risk för intäktsbortfall och felaktig redovisning på grund av byte från SL Access till nytt biljettsystem
- risk för antagonistiskt angrepp

Se vidare kapitel 2.2.1 Arbete med intern kontroll och kapitel 2.2.2 Risker, Åtgärder och kontroller.

AB SL har under några års tid drivit ett skiljeförfarande mot Bombardier Transportation Sweden AB avseende garantiansvar och onormalt höga underhållskostnader på grund av sprickbildning i C20-tåg. Talan ogillades enligt dom i januari 2022 och därmed ska AB SL stå skiljedomskostnader samt motpartens rättegångskostnader om sammanlagt 97 mkr. Då processen är hänförlig till tidigare räkenskapsår gjordes en reservation i årsbokslutet 2021.

Integritetskyddsmyndigheten beslutade under 2021 om en sanktionsavgift till AB SL på 16 mkr. Beslutet överklagades till förvaltningsrätten och i februari 2022 erhölls domen som innebar att beslutad sanktionsavgift sänktes till 12 mkr. Förvaltningsrättens dom har nu överklagats av båda parter och ska avgöras i kammarrätten.

1.3 Ledningens åtgärder

Trafikförvaltningens ledning har tillsammans med medarbetare och chefer fortsatt arbetet med att hantera de ekonomiska och verksamhetsmässiga effekterna av pandemin. Fokus har varit att kraftsamla med åtgärder för att få tillbaka resenärer och biljettintäkter efter att restriktionerna släpptes i februari. Förvaltningens ledning har också intensifierat arbetet med att stärka attraktiviteten som arbetsgivare på många sätt. Två års pandemi har påverkat framtidens arbetsliv. Kraven har ökat på större flexibilitet, att utmana rådande arbetssätt och att tänka nytt kring ledarskap. Även regelverken rörande arbetsmiljö, försäkringar med mera är under förändring utifrån de nya förutsättningarna.

Förvaltningen har fortsatt stort fokus på utveckling av verksamheten med tonvikt på ökad styrning och effektivitet i uppdraget. Under 2022 kraftsamlar verksamheten inom ramen för fyra FC-aktiviteter (fokusområden) och dess leveranser beskrivs nedan. I bilaga A1 och A2 till delårsrapporten finns till det en sammanfattande lägesbeskrivning av uppdrag från Regionfullmäktige och Trafiknämnd.

1. Kollektivtrafiken efter pandemin.

Aktiviteten syftar till öka kollektivtrafikens attraktivitet, öka förtroendet för SL och utveckla affärssamverkan för att på sikt locka tillbaka resenärerna och återta trafikförvaltningens intäkter. Uppdraget arbetar tvärfunktionellt som en katalysator, både med egna aktiviteter och tillsammans med pågående projekt och program. Under våren och sommaren har arbetet fortsatt med de olika delaktiviteterna inom:

- Biljettsortimentet för en anpassning till nya resmönster och behov, bland annat testas en 10/30 biljett i Travis-appen.
- Identifiera och säkerställa hantering av nödvändiga förändringar i trafikutbudet givet nya resebehov, resmönster och marknadspotential.
- Servicetjänster genom att göra fler ytor i anläggningen möjliga för uthyrning till olika servicetjänster (efterfrågade av resenärerna) i enlighet med tidigare beslutad utvecklingsstrategi.
- Reklamaffären för att öka antalet reklambärare samt konvertera till digitala reklambärare.
- Trafikinformation genom att säkerställa framdriften inom flera områden som arbetssätt, styrning, ny digital grundplattform, driftstabilitet av de digitala systemen, hanteringen av trafikincidenter/störningshantering och analoga som digitala tjänster ut mot resenär.
- Åtgärder för förbättrad kundupplevelse, försäljning och varumärkesvärde.

- Samordna och rapportera trafikförvaltningens övergripande trygghetsaktiviteter samt leda de strategiska aktiviteterna. Ett flertal leveranser inom området ”resenärens trygghet” planeras.

- Genomföra en eller flera piloter gällande automatiserad och triggerbaserad marknadsföring och försäljning mot prioriterade målgrupper.

2. Biljett och betal (byte av SL access)

Nästa generations biljettsystem ska ersätta det befintliga biljettsystemet, SL Access, senast mars 2023. Trafikförvaltningen har sedan flera år tillbaka identifierat risker och erhållit flera revisionsanmärkningar gällande säkerställande av intäktsflöden i det befintliga systemet, och med bytet till nytt biljettsystem förväntas detta åtgärdas.

Målsättningen är att det nya systemet/plattformen ska skapa förutsättningar för fortsatt stabil intäktssäkring från resenärer, säkra god intern kontroll i transaktionsflödet och ge en kostnadseffektiv och framtidssäkrad lösning för resenärerna. En samlad teknisk plattform för hantering av biljetter inklusive betalning, visering, validering och ekonomisk redovisning kommer att kunna uppvisas.

2021 var ett år med många leveranser inom ramen för programmet, bland annat lanserades res med betalkort som på kort tid fått ett fantastiskt mottagande från resenärerna. Fram till augusti i år har arbetet fortsatt med oförminskad styrka, bland annat har trafikförvaltningens ombud och spärrkiosker i maj slutat sälja biljetter i SL Access och gått över till att sälja biljetter i det nya biljettsystemet. Det intensiva utvecklingsarbetet inklusive tester fortsätter nu under hösten tillsammans med flera integrerande parter och med många från trafikförvaltningen involverade.

3. Investeringsstyrning

Utvecklingen av arbetssätt i investeringsprocessen och arbetet med att utveckla och förbättra investeringsstyrningen har pågått under flera år. Styrningen har stärkts och flera revisionsrekommendationer släckts. Den nya åtgärdsvals- och investeringsprocessen i Regionens riktlinje för investeringar har implementerats i verksamheten med uppdaterade kalkylmallar och en successiv analysmetod. En omfattande utbildningsinsats med interna aktiviteter pågår. Flera andra aktiviteter pågår också som stärker investeringsstyrningen bland annat att etablera ett trafikförvaltningsgemensamt riskregister, fortsätta arbetet med att utveckla det strategiska ramverket som stöd för prioriteringar av investeringsbehov avseende såväl ersättningsinvesteringar som nyinvesteringar, samt utveckla ett projektverktyg för ännu bättre styrning av projekt.

Fokus är också att arbeta fram en förvaltningsövergripande genomförandeplan och under hösten planeras flera workshops för rekommendation av framtida behov av investeringar och åtgärder. Trafikförvaltningens investeringsråd har också förtydligats

vad gäller rådets funktion som förberedande inför beslut i trafiknämnden och som löpande kontrollant av utvecklingen inom investeringsverksamheten.

4. Intern effektivitet

Trafikförvaltningen har stor potential i att utveckla användandet av digitala teknologier för att förbättra effektiviteten i den interna verksamheten. Flexibelt arbete är här för att stanna och många uppskattar en mix av hemarbete och arbete på kontoret. Från och med januari i år har 330 distansavtal tecknats med medarbetare och chefer. Förändringen förutsätter nya tänk och lösningar inom flera områden bland annat ledarskap och organisation, fysisk och digital arbetsplats och effektivisering och digitalisering av interna processer. Aktiviteten är indelad i nedan huvudområden

- *Stärkt ledarskap och organisation*. Här ingår bland annat utveckling och förändring av ledarskapet efter pandemin samt ett omfattande arbete att konsultväxla i flera steg de närmsta åren. Under våren har ledningsgruppen samt en ambassadörsgrupp startat upp ett ledarprogram och i augusti har ytterligare ett 30-tal chefer påbörjat programmet.

- *Fysisk och digital arbetsplats*. Arbete pågår med att utforma kontorslokalerna funktionellt givet de nya förutsättningarna från och med 2022 som innebär en större variation för många medarbetare mellan arbete på kontoret och arbete från hemmet/annan plats. Vidare har videoutrustning installerats i alla konferensrum, MS Teams är under utrullning för stärkt samarbete och möjlighet att dela dokument i arbetsgrupper, och systemstöd för e-signering är under implementering.

- *Effektivisering och digitalisering av interna processer* har i ett första steg fokus på att förbättra och digitalisera on/off boardingprocesserna.

Processorienterat arbetssätt och verksamhetsutveckling

Det sedan flera år viktiga arbetet med att effektivisera och skapa större samsyn kring arbetssätten inom organisationen fortsätter under 2022. Den under 2021 uppdaterade huvudprocesskartan, med sex huvudprocesser, skapar en tydligare överblick över trafikförvaltningens arbetssätt och hur de kopplar an till varandra samt hur de bidrar till att trafikförvaltningens uppdrag i sin helhet kan uppfyllas. Områden med stort fokus är hur förvaltningen prioriterar utveckling av kollektivtrafiksystemet, hur bättre förutsättningar skapas för planeringsfasen i infrastrukturprojekt samt hur förvaltningen på ett framgångsrikt sätt vidmakthåller sina tillgångar.

En plan och förberedelser för en framtida kvalitetscertifiering enligt ISO 9001 är under framtagande. Arbetet innefattar att analysera nuläget samt prioritera de åtgärder som

behöver genomföras för detta ska bli möjligt att genomföra under 2024. Målet med kvalitetscertifieringen är att ge trafikförvaltningen fokus och förutsättningar för att på bästa sätt skapa hållbar framgång genom att säkerställa uppfyllnad av krav och förväntningar från kunder och intressenter i takt med omvärldens föränderlighet.

Intern styrning och kontroll

Under årets första åtta månader har internkontrollarbetet fortsatt att stärkas inom flera områden bland annat biljettintäkter, bokslutsprocessen och inköp/upphandling. Vidare pågår arbete med att integrera den systematiska riskhanteringen i verksamhetens processer för att stödja verksamhetsbeslut och förvaltningens uppföljning mot beslutade effektmål.

Arbetet att kvalitetssäkra och uppdatera det förvaltningsövergripande riskregistret fortsätter. Ett viktigt syfte med riskregistret är att fungera både som stöd för en mer systematisk dokumentation och hantering av identifierade risker i verksamheten och som underlag för framtagande och uppföljning av Plan för intern kontroll.

Under perioden har internrevisionen avslutat och avrapporterat tre granskningar inom områdena upphandling, omorganisation samt IT- och informationssäkerhet. Granskningarna har lett till ett antal iakttagelser och rekommendationer till vilka verksamheten i dialog med internrevisionen har tagit fram åtgärdsförslag.

Internrevisionen har under perioden även gjort uppföljningsgranskning i syfte att värdera status för trafikförvaltningens åtgärdsarbete och stänga tidigare iakttagelser.

2 Styrning och ledning

2.1 Mål

2.1.1 Mål och indikatorer

2.1.1.1 Långsiktig ekonomisk uthållighet

2.1.1.1.1 Ett resultat i balans

Den pågående pandemin påverkar resultatet negativt på grund av intäktsbortfall från minskat resande. Även kraftigt ökade bränslepriser påverkar resultatet negativt. Periodens ackumulerade resultat uppgår till -592 mkr och understiger periodens budget med -792 mkr. Årsprognos per augusti uppgår till -1077 mkr och understiger budget med 1481 mkr. I prognosen ingår ett uppskattat belopp om 440 mkr i statligt stöd för intäktsbortfall till följd av covid-19.

I enlighet med regionledningskontorets instruktion avräknas intäktsbortfall till följd av pandemin samt reavinster vid bedömningen om trafikförvaltningens verksamhetsområden uppnår årets resultatkrav. Exklusive dessa poster uppgår prognosen till +144 mkr vilket är lägre än årets resultatkrav om +404 mkr. Den negativa avvikelsen är helt hänförlig till externa faktorer som trafikförvaltningen inte kan påverka såsom bränslepriser och räntor. Se vidare avsnitt 5.2.

2.1.1.1.2 Hållbar investeringsutveckling

För att uppnå målet hållbar investeringsutveckling har trafikförvaltningen arbetat med ett flertal aktiviteter som ingår i att stärka investeringsstyrningen. Att utveckla och förbättra investeringsstyrning är en omfattande och tidskrävande förändringsresa. Flera aktiviteter pågår, bland annat att en fortsatt implementering av den beslutade nya åtgärdsvals- och investeringsprocessen (ÅIP) och en anpassning av den för ersättningsinvesteringar och IT-utvecklingsprojekt. Uppdaterade utvecklingsplaner per trafikslag har tagits fram och en genomförandeplan planeras till hösten som underlag inför budget och investeringsplan 2024, liksom riktlinjer för ersättningsinvesteringar för avdelningarna Teknik- och IT.

Under delåret har åtgärdsval avslutats och trafiknämnden beslutat påbörja inriktningsfas avseende fordon med följdinvesteringar för Saltsjöbanan och Roslagsbanan samt bussdepåförsörjning. Åtgärdsval framtida trafikstyrningssystem för tunnelbanan och Stridbecksvalv pågår och åtgärdsval tonnage samt för elkraft

tunnelbana har påbörjats. Under perioden har arbete också pågått med att ta fram nya utvecklingsplaner för trafikslagen, samt förvaltningsplaner.

Nya kalkylmallar och metodstöd och rutiner för stärkt investeringsstyrning har lanserats. Dokumenten beskriver när kalkyler ska genomföras i enlighet med ÅIP samt strukturen för dessa. Genom att enhetligt arbeta enligt de kravställda arbetssätten kan förvaltningen uppnå effektivare investeringsstyrning. Utbildning i de nya mallarna och rutinerna har påbörjats.

Arbete pågår med arbetssätt och processutveckling kring nyckeltal, samt implementation av projektstyrningsverktyg (Antura).

2.1.1.2 En hållbar regional utveckling

2.1.1.2.1 Region Stockholm stärker ett hållbart resande så att klimatpåverkan från transporter minskar

Indikator (rapporteras per månad)[3]	Utfall	Utfall fg år	Prognos-upp-fyllelse	Mål-värde nämnd/ bolag	Mål-värde full-mäktige
Attraktiva resor: Nöjda resenärer *(Regionfullmäktige)*	85%[4]	N/A	●	>=78%	>=78%
Attraktiva resor: Nöjda resenärer - allmän skärgårdstrafik *(Regionfullmäktige)*	95%	N/A	●	>=94%	>=94%
Trygga resor: Trygga resenärer *(Regionfullmäktige)*	75%[5]	N/A	●	>=75%	>=75%
Effektiva resor: Tusental påstigande en vanlig vardag (kollektivtrafik på land) *(Regionfullmäktige)*	2 101	1 573	◆	>=2 306	>=2 306

Resandet med kollektivtrafiken har påverkats av pandemin men återhämtar sig nu gradvis. Osäkerheten kring hur resenärsvolymerna kommer att utvecklas är stor och beror på såväl myndigheters råd och rekommendationer som på eventuella beteendeförändringar hos resenärerna. Bedömningen är att antalet resenärer kommer att vara fortsatt begränsat under en tid även efter pandemin, se vidare kapitel 3.2 Resande.

[3] För det nämndspecifika målet Region Stockholm stärker ett hållbart resande så att klimatpåverkan från transporter minskar finns förutom de av Regionfullmäktige beslutade indikatorerna även indikatorer som är beslutade av trafiknämnden. De av trafiknämnden beslutade indikatorerna är en nedbrytning av de övergripande indikatorerna, se bilaga indikatorer beslutade av nämnd.
4 Under januari och februari var bussarnas framdörrar stängda till följd av covid-19 varför ingen mätning kunde genomföras

5 Under januari och februari var bussarnas framdörrar stängda till följd av covid-19 varför ingen mätning kunde genomföras

Arbetet med återtagande av resenärer och intäkter genom att utveckla kundupplevelsen och kollektivtrafikens konkurrenskraft har fortsatt med full kraft under 2022.

Trafikleveransen är stabil och resenärerna är nöjda. Ombordundersökningen upplevd kvalitet, som kunde startas upp igen i mars för samtliga trafikslag, visar en andel nöjda resenärer om 85 procent för landtrafiken och 95 procent för skärgårdstrafiken, båda klart över mål. Även tryggheten har förbättrats och når uppsatta mål. Under perioden uppmättes 75 procent trygga resenärer bland de som reser ensamma på kvällar och helger i SL-trafiken. Resultatet är det högst uppmätta någonsin i SL-trafiken.

Arbetet med ökad trygghet i och i anslutning till kollektivtrafiken har fortsatt. Trygg stationsbesiktning har genomförts på röda och gröna linjens stationer, och åtgärder planeras. En tjänstedesignstudie har genomförts angående förslag till åtgärder för att öka kvinnors trygghet på stationer. Ett pilotförsök med flexibla nattstopp är inplanerat tredje kvartalet och skall pågå i sex månader. Utökning av kamera på olika platser i anläggningen är planerade men försenad med anledning av överprövning av upphandling samt leveransproblem av en komponent i kamerasystemet. Trafiksäkerhetsarbetet innebär också ett viktigt bidrag till tryggheten. Inom spårtrafiksäkerheten har ett projekt för att förhindra påkörningsolyckor påbörjats tillsammans med NASP (Nationellt centrum för suicidforskning och prevention). Projektet utfördes i tunnelbanan där man valt ut ett antal stationer där olika typer av åtgärder genomfördes.

Många arbeten och projekt pågår inom trafikinformationsområdet och flertalet projekt följer i stort tidplanen enligt prioritetsordning realtid, störningsinformation och beläggningsgrad, samt att processen för incidenthantering håller på att ses över. Exempel på projektleveranser finns inom anropstyrd trafik, fordonspositioner för tunnelbana och buss, skyltar på strömkajen som kan ta emot störningsinformation från trafikledningen, samt beläggningsprognoser för buss, pendeltåg och tunnelbanan. Ett nytt gränssnitt för att söka resa i SL-appen har lanserats.

En ny generation biljettsystem ska ersätta det befintliga biljettsystemet, SL Access, senast mars 2023. Genom innovation och digitalisering utvecklas och implementeras attraktiva tjänster som sänker trösklarna för resenärer och skapar förutsättningar för avvecklingen av SL Access. Det gamla biljettsystemet håller på att fasas ut och ett nytt system fasas in. Biljettautomaterna har därför börjat stängas ner stegvis, och i höst stängs de sista automaterna. Det gröna SL-kortet har lanserats på bred front och används redan av omkring 500 000 resenärer. Från och med lanseringen får den som köper biljett hos SL:s ombud och spärrkiosker biljetten på ett nytt, grönt SL-kort.

Inom biljettsortimentsarbetet har en pilot gällande test av ny 10/30-biljett i Travis-appen förlängts. För den populära enkelbiljett med betalkort har Trafiknämnden i juni beslut om att tjänsten ska utvecklas med ett pristak. Under perioden har försäljningskommunikationen trappats upp rejält med utökad synlighet för res med betalkort, SL-app och nytt SL-kort. Förvaltningen har också återupptagit trygghets- och

klimatkommunikation för att bidra till ett ökat resande. Fortsatt arbete pågår även med att erbjuda utökade ytor för reklam och service (varuautomater, butiker, caféer etc.) i stationer och anläggningar. Nya ytor rullas ut löpande.

Användningen av artificiell intelligens i driften av rulltrappor och hissar har fortsatt att utvecklas och systematiseras för att förebygga driftstopp, och en pilot pågår och utvärderas löpande.

Trängseln är en av Stockholmsregionens växande utmaningar och behovet av framkomlighetsåtgärder är fortsatt stort. Trafikförvaltningen har ett pågående uppdrag att utveckla framkomligheten inom busstrafiken och fokus innevarande år är att involvera fler kommuner i genomförandet av ett utvecklat stomlinjenät. Särskilda åtgärder för ökad framkomlighet på stomlinje 176/177 fortsätter och dialog med berörda parter har initierats under våren och fortsätter under hösten.

Trafikförvaltningen utreder även möjligheten att förbättra integreringen av cykel i kollektivtrafiken, och som första steg har en inventering av cykelparkeringar vid kollektivtrafiken genomförts. En pilot med cykel på lokalbana pågår med en utvärdering därefter.

Den 15 mars fattade trafiknämnden beslut om Region Stockholms Sjötrafikutredning som stakar ut den långsiktiga inriktningen för regionens sjötrafik. Förslaget är att tyngdpunkten ska ligga på fler och mindre, snabbgående fartyg för att underlätta för de som bor och verkar i skärgården. Trafik från Strömkajen kommer finnas kvar men anpassas bättre efter säsong.

Inom sjötrafiken pågår även arbete med utveckling av bryggor och replipunkter genom att till exempel uppdatera riktlinjer mer i enlighet med de för resenärsservicen på land. Nya riktlinjer för trafikbryggor färdigställdes i augusti. Arbetet med att få väderskydd på plats vid bryggor pågår och mellan 5-10 väderskydd kommer att monteras i sjötrafiken under 2022.

En utveckling av trafikinformationen inom sjötrafiken pågår i syfte att ge den samma struktur som den för SL. Ett försök har inletts i och med EU-projektet ArcGate där bland annat tre digitala skyltar har satts upp i skärgården för att visa dynamisk trafikinformation. Som ett led i att få samma typ av information om sjötrafiken som SL har nya digitala informationsskyltar satts upp på Strömkajen som visar nästa avgång samt relevant störningsinformation. Detta gör det tydligare för resenären när respektive fartyg avgår.

Försöket med pendelbåtslinje 83 (Rindö-Waxholm-Stockholm) utvärderades under hösten 2021 och nuvarande tilläggsavtal gäller fram till 31 december 2022 och ingår i E39B-avtalet. Nytt tilläggsavtal kommer att tecknas inom ramen för frivolymer kopplat till E39B-avtalet.

Betydande insatser görs även på investeringssidan för att möta regionens behov av

kollektivtrafik. Under perioden har regionfullmäktige godkänt ett förnyat genomförandebeslut för Tvärbanan norr Kistagrenen som, när allt är klart, kommer knyta ihop arbetsplatser i norr med bostadsområden i söder. På sin väg kommer spårvagnarna att stanna vid viktiga knutpunkter i tre kommuner: Stockholm, Sundbyberg och Sollentuna. Det ger möjlighet till kortare restider och till smarta byten till tunnelbana, pendeltåg och bussar. Längs med Tvärbanans framtida sträckning mot Helenelund har även under sommaren två viktiga arbeten klarats av - både en stålbro över Mälarbanan och ett 2 100 ton tungt tunneltråg under Bällstavägen vid Solvalla har kommit på plats. Stålbron vid Solvalla blev lyft och monterad på plats helt enligt huvudtidplanen.

Fullmäktige har även tagit ett genomförandebeslut gällande modernisering av manöversystem för tunnelbanans röda och blå linje vilket innebär att trafikförvaltningen har möjlighet att initiera genomförandefas. I trafiknämnden i april togs viktiga beslut för att säkra framtidens kollektivtrafik i Nacka. Det handlar om Saltsjöbanans upphöjning och ny bussterminal i Nacka centrum. Arbetet med objekten inom Sverigeförhandlingen fortsätter, enligt ingångna överenskommelser om tidigareläggning och förskottering av Spårväg Syd och Roslagsbanan till City.

I fokus under 2022 är också fortsatt hantering av åtgärder för tunnelbaneanläggningen och stationer med stridbecksvalv. Under året genomför trafikförvaltningen åtgärdsval för en långsiktig renovering av de elva tunnelbanestationerna med stridbecksvalv. Parallellt med åtgärdsvalet pågår livstidsförlängande åtgärder. Återstående del av stationen i Fridhemsplan planeras upprustas 2026-2027 och är den första stationen som genomgår en långsiktig renovering.

Se vidare bilaga A1 och A2 för mer detaljerad information om status för uppdragen från Regionfullmäktige och Trafiknämnden.

2.1.1.2.2 Region Stockholm är tillgänglig för alla och bemötandet likvärdigt

Trafikförvaltningen tillämpar Sveriges regioners uppförandekod för leverantörer för att främja hållbara leverantörskedjor, och arbetar systematisk för att beakta sociala hållbarhetsaspekter. Vid samtliga upphandlingar kompletteras därför uppförandekoden med en kravbilaga avseende social hållbarhet inklusive folkhälsokonsekvensanalyser som anpassas efter den typ av upphandling som genomförs. Under 2022 fortsätter samarbetet mellan Skånetrafiken, Västtrafik och trafikförvaltningen i syfte att harmonisera tillämpningen av uppförandekoden inom drift och utveckling av kollektivtrafiken.

Den faktiska tillgängligheten följs upp genom mätningar i spårtrafiken (stationer och fordon), alla bussar, samt de 100 största bytespunkterna för att kunna genomföra

åtgärder och successivt öka tillgängligheten. Ledsagning erbjuds inom samtliga trafikslag och även på stora bytespunkter mellan land- och sjötrafik.

Flera aktiviteter är under genomförande för att öka tryggheten för resenärer, bland annat har stationsbesiktningar genomförts på röda och gröna linjens stationer vilka inkluderar förslag på upprustningsåtgärder.

Förslag till åtgärder för att öka kvinnors trygghet på stationer har studerats och studenter har fått i uppdrag att under våren se över möjliga åtgärder för att öka tryggheten i angränsning till stationer. Studie inför upphandling egendomsskydd som omfattar analys- och bevakningstjänster pågår.

Under året har en utbildning avseende tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, äldre och barn återupptagits. Kursen är obligatorisk för alla nyanställda på trafikförvaltningen.

2.1.1.2.3 Till år 2030 har Region Stockholms totala klimatpåverkan halverats jämfört med 2019

Under perioden har en uppdragsanalys för uppdraget från Regionfullmäktige att ”Fortsätta den gröna omställningen i kollektivtrafiken" tagits fram. Syftet med uppdraget är att stärka energieffektiviseringsarbetet. Arbetet pågår under hela 2022 och ska föreslå en plan med åtgärdsförslag för åren 2023-2030.

Trafikförvaltningen arbetar även systematiskt med energieffektivisering i fastigheter, fortsatt utfasning av farliga kemikalier i underhållsverksamheten samt i det längre perspektivet ställa om fordonsparken så att förnyelsebara drivmedel nyttjas i större omfattning.

Trafikförvaltningen har under året fortsatt arbetet med en klimatsårbarhetsanalys för SL:s tillgångar och kollektivtrafikdrift, och rapportgranskning av genomförd analys pågår.

Inom trafiken har 50 procent förnybart bränsle i sjötrafiken uppnåtts. Direktiven för upphandling av pendelbåtsförsökslinje 84 har kravställningen emissionsfri drift. Vidare stöttar förvaltningen projekt Candela med sakkompetens för att möjliggöra försök med elektrisk bärplansbåt under 2023.

Kravställning i trafikavtal E37C Huddinge-Botkyrka-Söderort, som tilldelats Nobina och med trafikstart 2023, innefattar 190 elbussar. Beslutad förlängning av E22 för trafikområden Innerstaden och Lidingö har medfört introduktion av 15 helelektriska ledbussar från och med sommar 2022.

Inom investeringsprojekt är processutveckling för, och kartläggning av, hela inriktningsfasen inplanerat under 2022. I denna fas skall alla nya projekt göra klimatberäkningar med mål att minska klimatpåverkan med 15 procent.

Se vidare bilaga A1 Uppdrag Regionfullmäktige "Kartlägga dagens infrastruktur för emissionsfria drivmedel och behov av framtida utbyggnad, samt utreda vilka linjer som kan köras på el och vätgas"

Se vidare bilaga A1 Uppdrag Regionfullmäktige "Fortsätta den gröna omställningen i kollektivtrafiken (enligt specifikation)"

Se vidare bilaga A2 Uppdrag Trafiknämnden "Genomföra en utredning och ett pilotförsök för att minska koldioxidutsläppen genom energisparkrav i sjötrafiken"

2.1.1.2.4 2035: Region Stockholms verksamheter är resilienta

Trafikförvaltningen har en väl fungerande metodik för krishantering inklusive regelbundna krisledningsövningar.

En ny säkerhetsskyddanalys är framtagen och beslutad. Arbetet med säkerhetsskyddsplan pågår enligt plan.

Förvaltningen utreder löpande vilka entreprenörsavtal som kan vara i behov av så kallad säkerhetsskyddad upphandling. Processer och rutiner är framtagna. Skyddsobjekt är infört i en del av verksamheten, ett pilotprojekt för att se hur trafikförvaltningen ska gå vidare med eventuella andra skyddsobjekt.

Signalskyddsförmåga är på plats.

Trafikförvaltningens ledningsgrupp har fått en grundläggande utbildning i totalförsvar.

Arbetet med utökad kamerabevakning med trygghetskameror inom busstrafikens och spårvägstrafikens knutpunkter samt över icke publika områden i trafiksystemet pågår enligt plan. En upphandling av kameror inklusive installationstjänster är genomförd och utbyggnad har påbörjats. Det görs även en del mindre utökningar i samband med pågående ersättningsinvestering av kameror.

Arbetet med risk- och sårbarhetsanalyser är i en utvecklingsfas för hela regionen såväl som för trafikförvaltningen. Åtgärder tydliggörs i handlingsplaner och aktiviteter genomförs.

Internutbildning i informationssäkerhet har genomförts under perioden i syfte att skapa medvetenhet samt höja kunskapen inom informationssäkerhet som exempelvis nätfiske (phishing), desinformation och it-säkerhet.

2.1.1.2.5 Kärnverksamheten ska prioriteras

Trafikförvaltningens budget för de administrativa kostnaderna förväntas hållas enligt prognos per augusti. För att klara målet har många vakanser hållits inne och ersättningsrekryteringar beslutas noggrant, vilket betyder att det är ett tufft resursläge på trafikförvaltningen.

Trafikförvaltningen är en beställarorganisation för att planera, utveckla och handla upp trafik inom givna ekonomiska ramar. Den del av organisationen som regionledningskontoret definierar som administration bildar tillsammans med övrig kärnverksamhet en naturlig helhet i leveranserna, varför indikatorn så som den är definierad i nuläget riskerar att ge oönskade effekter på verksamheten.

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Prognos-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
Administrativa kostnader ska minska *(Regionfullmäktige)*	327	307		531	Enligt budget

Kommentar

Administrationskostnaderna uppgår i prognos per augusti till 518 mkr vilket är cirka 13 mkr lägre än budgeterat. Det ackumulerade utfallet per augusti uppgår till 327 mkr och är 20 mkr lägre än periodens budget. Målet bedöms därmed uppnås.

2.1.1.2.6 Hög innovations- och digitaliseringsgrad

Trafikförvaltningen har stor potential i att nyttja digitala teknologier för att skapa nya eller förändra befintliga affärsprocesser. Rätt nyttjat kommer det ge trafikförvaltningen högre kundnöjdhet, bättre kontroll och högre effektivitet i den interna verksamheten.

Arbetet med att implementera digitaliseringsstrategi, utveckla en digitaliseringsplan och revidera digitaliseringsmålbilden går enligt plan. Förvaltningen har påbörjat arbetet med att lyfta dagens IT-råd till en mer strategisk nivå och ändrar namn och etablerar Digitaliseringsrådet i syfte att tillsammans driva trafikförvaltningens digitala transformation. Det etableras även ett strategiskt forum per utvecklingsområde och nuvarande beredningsgrupp kommer att vidareutvecklas och ersättas med ett taktiskt portföljforum med ett nytt utvecklingsområde, Dataanalys.

Trafikförvaltningen har en hög grad av digitalisering inom ett flertal områden bland annat i form av trafikinformation, biljett- och betaltjänster, trafikmätningar och trygghetsområdet. Inom trafiksäkerhet och trygghet arbetar förvaltningen med ett

videoanalysprojekt, vilket är ett AI/maskinlearningprojekt som ger ett automatlarm då någon går ner på spåret. Det har visat sig att väldigt många fler än vad som tidigare varit känt är nere på spåren och tekniken kan bidra till att stoppa suicidala personer. Arbetet med detta projekt kommer fortsatt utvecklas under 2022.

En innovationsprocess är implementerad i trafikförvaltningen och förvaltningens förslag på innovationer mognadsprövas löpande. Trafikförvaltningen deltar sedan januari 2021 i regionens innovationsfond och deltar i en test- och demonstrationsmiljö, Integrated Transport Research Lab, inom ramen för regionens partnersamverkan med KTH. Trafikförvaltningen deltar och leder flera projekt med stöd av Vinnova och andra partners

Effektivisering och digitalisering av interna processer har i ett första steg fokus på att förbättra och digitalisera on/off boardingprocessen

2.1.1.2.7 Bidra till ett transporteffektivt samhälle i Stockholmsregionen

Trafikförvaltningen bidrar till utvecklingen för ett transporteffektivt samhälle i Stockholmsregionen genom flertalet aktiviteter. Framtagandet av Kollektivtrafikplanen syftar till att beskriva kollektivtrafikens utveckling på lång sikt och hur den utvecklingen bör se ut för att uppnå de regionala målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet och RUFS 2050. Kollektivtrafikplan 2050 antogs på Trafiknämndens möte i juni. Arbetet med ett nytt trafikförsörjningsprogram pågår och det väntas kunna antas vid årsskiftet 2023-2024.

Måndag 22 augusti startade ett längre försök att förbättra framkomligheten för stombusslinje 4. Under ett helt år ska resenärerna få gå på vid samtliga dörrar på linjen.

Inom framkomlighetsåtgärderna bedrivs också en åtgärdsvalsstudie för förbättrad framkomlighet i stomlinjenätet tillsammans med Trafikverket och berörda kommuner. Det övergripande syftet med åtgärderna som föreslås i åtgärdsvalsstudien är att skapa förutsättningar för ett större, sammanhängande stombusslinjenät med attraktiv standard vad gäller turtäthet, restider och framkomlighet. I arbetet ingår att utreda och föreslå åtgärder som ökar framkomligheten och kortar restiderna med buss samt redovisa konsekvenser av och kostnader för dessa.

Under 2021 påbörjades en utveckling av det gemensamma arbetet med Trafikverket och kommunerna. Arbetet har fortsatt under 2022 och syftar till att få ett ökat genomförande av framkomlighetsåtgärder och utveckling av busstrafiken genom en ökad samverkan under hela processen från tidig planering till åtgärd och inte bara under den tid som arbete med åtgärdsvalsstudierna pågår.

Ett arbete kring bytespunkterna i regionen är under planering för uppstart. Arbetet kommer att pågå under hela 2022 och första kvartalet 2023. Bytespunkternas funktion

och effektivitet har stor påverkan på hur kollektivtrafiksystemet fungerar i stort. Bytespunkter är ofta strategiska platser där två eller fler kollektivtrafikstråk möts och de spelar en central roll både för resenärsupplevelse och för kollektivtrafiksystemet som helhet. Bytespunkter är också platser där ägande och ansvar möts mellan flera aktörer som till exempel Region Stockholm, Trafikverket och kommuner. Arbetet syftar till att få fram ett effektivt arbetssätt och transparanta prioriteringar i arbetet med bytespunkter, bidra till enkel och underbyggd dialog och samverkan kring bytespunkter samt att vara ett underlag till strategisk utveckling av och bibehållen funktionalitet i kollektivtrafiksystemet.

2.1.1.3 Hållbar arbetsgivare

2.1.1.3.1 Region Stockholm - attraktiv arbetsgivare

Flertalet av de indikatorer som trafikförvaltningen mäter internt (till exempel AVI, JÄMIX, Sjukfrånvaro totalt, korttid och långtid) har ett utfall som uppnår mål under delåret. Trafikförvaltningens står sig även väl i den externa benchmark som fås genom Nyckeltalsinstitutets undersökningar/index AVI och JÄMIX.

Nyckeltalsinstitutet har återigen utsett trafikförvaltningen till Sveriges mest jämställda arbetsgivare i regionbranschen. Utnämningen grundar sig på flera faktorer bland annat jämställdhet, arbetsmiljö och utvecklingsmöjligheter. Kartläggningen visar också att förvaltningen tillhör de tio procent bästa arbetsgivarna (samtliga branscher) kopplat till jämställda arbetsvillkor för män och kvinnor. För det utdelas certifikatet ”Excellent arbetsgivare 2022”. I kartläggningen ingår cirka 350 företag och organisationer. Karriärföretagen har gett trafikförvaltningen utmärkelsen Karriärföretag 2022 och förvaltningen gick för första gången in på tio i topp-listan med de mest attraktiva arbetsgivarna bland högskoleingenjörer.

Från och med 1 januari 2022 har medarbetare och chefer på trafikförvaltningen möjlighet att efter överenskommelse teckna individuella avtal om distansarbete. Så här långt har drygt 330 avtal tecknats.

Årets process för mål, kompetens och lön har genomförts under perioden. PU-samtal har genomförts, ett av årets viktigaste samtal mellan chefer och medarbetare som värderar och synliggör arbetsinsatser, motiverar utveckling och är grundläggande för den årliga löneöversynen.

Vårens program för Hälsospåret har presenterats. Innehållet baseras på resultatet av hälsoundersökningen ”Hälsokollen” som genomfördes hösten 2021 samt enkät/utvärdering av Hälsospåret 2021. Resultatet visar ett behov av att fokusera på fysisk aktivitet och återhämtning för att möta signaler på ökat stillasittande samt upplevelse av stress och oro.

I maj startade vårens stora Hälsoutmaning i Region Stockholm. Trafikförvaltningen stod för kostnaden för alla medarbetare som ville delta, då förvaltningen som arbetsgivare vill uppmuntra till ökad fysisk aktivitet, hälsofokus och gemenskap på arbetsplatsen. 24 lag från trafikförvaltningen deltog.

I juni fick medarbetare på trafikförvaltningen som varit anställda mellan juli 2021 och maj 2022 ta del av regionens covid-bonus för extraordinära insatser under pandemin. Bonusen som härrör från beslut i regionfullmäktige, är kopplad till medarbetarens sysselsättningsgrad och uppgår till maximalt 10 000 kr per anställd vid heltid.

Det är ett fortsatt ansträngt resursläge på trafikförvaltningen med en fortsatt restriktiv hållning till utökning av personalramen. Detta samtidigt som kraven på verksamheten ökat i form av ett större uppdrag. Antalet tillsvidareanställda ligger fortsatt lägre än beviljad personalram på totalen (även med höjd tagen för personalomsättningen) vilket påverkar resursläget. Bakomliggande orsaker är avvaktan med att starta ersättningsrekrytering, ökat antal avgångar samt att de tillsättningar som görs är med en hög grad av interna kandidater (interna rörligheten ligger på drygt 40 procent). Arbetsmiljön påverkas negativt av detta.

Framåtriktat kommer personalomsättningen stiga kopplat till att konkurrensen om arbetskraften hårdnar samtidigt som rekryteringsbehovet och takten ökar kopplat till omorganisationer och verksamhetens utökade uppdrag.

Sammanfattningsvis så bedöms målet Attraktiv arbetsgivare vara delvis uppnått och de delområden som backar utvärderas och åtgärder planeras för att bryta negativ trend. Se vidare kapitel 4 Personal.

2.1.1.3.2 Systematisk kompetensförsörjning

Indikatorn personalomsättning har ett utfall på 9,2 procent vilket är över målnivån 8 procent. Intern rörlighet vänder åter uppåt vilket behöver bevakas då det finns en risk att inflödet av ny kompetens är lägre än önskat. Under perioden (rullande 12 månader) har 77 nya medarbetare börjat och 102 har slutat vilket innebär ett ansträngt resursläge.

Framåtriktat kommer personalomsättningen stiga kopplat till att konkurrensen om arbetskraften hårdnar samtidigt som rekryteringsbehovet och takten ökar kopplat till omorganisationer och verksamhetens utökade uppdrag.

Kompetensplanering/-kartläggning pågår och är grunden för planering av fortsatta kompetensutvecklingsinsatser. Arbetet är långsiktigt och kommer att fortsätta under 2022.

För att möta de förändrade kompetensbehov som verksamheten identifierat för att framåtriktat klara uppdrag och nå mål under den kommande perioden har ett arbete påbörjats inom avdelningarna med att översätta verksamhetens utmaningar och behov till kompetensbehov och kompetensplaner. För att underlätta kompetensanalyser och kompetensplaneringar har mallar och stöd tagits fram och introducerats i verksamheten. Ett tvärfunktionellt kompetensförsörjningsråd har etablerats och träffas regelbundet för att ta ett helhetsansvar för det kompetensförsörjningsbehov som avdelningarna identifierar.

Arbetet pågår enligt plan i de delar som omhändertas inom ramen för trafikförvaltningens kompetensförsörjningsråd samt på avdelningsnivå där avdelningschef tillsammans med HR-partner utmanar respektive chef kopplat till uppkomna rekryteringsbehov.

2.2 Intern kontroll

2.2.1 Arbetet med intern kontroll

Trafikförvaltningen arbetar i enlighet med Riktlinje för intern kontroll för Region Stockholm (RS2019-0866). Utvecklingen och effektiviseringen av arbetet med den interna kontrollen fortsätter och kommer att vara fortsatt högt prioriterat under 2022.

Covid-19 pandemin har kraftigt påverkat trafikförvaltningens verksamhet och ekonomi. Under 2022 kommer det vara stort fokus på att få tillbaka resenärerna till kollektivtrafiken.

Med anledning av den säkerhetspolitiska utvecklingen i Ukraina följer trafikförvaltningen situationen noga, genomför vid behov förberedande åtgärder och analyserar vilka konsekvenser situationen kan få för verksamheten och för kollektivtrafiken inom Region Stockholm. Samverkan med myndigheter och andra aktörer sker kontinuerligt.

För det aktuella verksamhetsåret finns en risksammanställning avseende trafikförvaltningens mest väsentliga risker som följs upp med kontroller och åtgärder. Genom den tertialvisa ledningsrapporteringen görs uppföljning som redovisas i särskild ordning till regionledningskontoret och trafiknämnden.

Det är en stegvis förändringsresa för trafikförvaltningen att säkra en korrekt värdering av förvaltningens förmåga att uppfylla verksamhetens mål. Det krävs en utvecklad ansats som bland annat inkluderar en grundlig genomgång av verksamhetens processer på samtliga nivåer, identifierade risker, identifierade kontroller, identifierade åtgärder och uppföljning av kontroller och åtgärder. Det pågår ett arbete med att fortsatt etablera en huvudprocesskarta vilket är starten för den förändringsresa som påbörjats mot ett tydligare processorienterat arbetssätt.

En gemensam sektion för risk och internkontroll är etablerad sedan hösten 2019 för att vidareutveckla riskhantering och internkontroll inom trafikförvaltningen. Under 2020 och början av 2021 har styrande dokument uppdaterats och beslutats av förvaltningschefen och implementering av dessa rutiner har påbörjats. Detta utvecklingsarbete fortsätter under 2022. Syftet är att mer i detalj tydliggöra och konkretisera arbetet med risk och internkontroll inom trafikförvaltningen. En ytterligare utveckling är framtagandet av ett riskregister, vilket ska ge en bättre heltäckande bild av de risker som finns inom trafikförvaltningens verksamhet. Riskregistret ska fungera som ett komplement och underlag till arbetet med plan för intern kontroll. Arbetet med riskregistret har påbörjats under 2021 och fortsätter att utvecklas och implementeras under 2022.

Trafikförvaltningens samlade bedömning är att det planerade arbetet med att säkra den interna kontrollen under perioden har utförts som planerat.

2.2.2 Risker, åtgärder och kontroller

Enligt trafikförvaltningens rutin för framtagande av Plan för intern kontroll för ett visst verksamhetsår görs riskanalyser i verksamheten både på avdelningsnivå och av trafikförvaltningens ledningsgrupp. På ledningsnivå redovisas de övergripande riskerna.

Förvaltningschefen tar beslut om vilka identifierade risker som bedöms ha störst verksamhetsövergripande påverkan, kontroller säkras och åtgärder följs upp av trafikförvaltningens ledningsgrupp under kommande verksamhetsår. Dessa risker ligger till grund för trafikförvaltningens Plan för intern kontroll.

Analys av trafikförvaltningens arbete med riskhantering visar att identifierade risker som bedöms som mycket höga är kopplade till målen avseende Hållbar investeringsutveckling, Ett resultat i balans, samt att Region Stockholms verksamheter är resilienta.

De högst värderade riskerna för verksamhetsåret 2022 är vid denna delårsuppföljning följande:
• risk att investeringar överskrider beslutade ramar och inte når fulla effektmål
• risk för att minskade intäkter och begränsade möjligheter att reducera kostnaderna i motsvarande grad resulterar i en ekonomi ur balans och en mindre attraktiv kollektivtrafik på sikt
• risk för intäktsbortfall och felaktig redovisning på grund av byte från SL Access till nytt biljettsystem
•risk för antagonistiskt angrepp

Framtagna kontroller och åtgärder syftar till att minska sannolikheten för att dessa risker materialiseras eller minska deras negativa påverkan på verksamheten.

Under perioden har arbetet med kontroller och åtgärder fortsatt för att minska sannolikheten och konsekvensen för riskerna. Riskvärderingen har i ett fåtal fall förändrats i förhållande till när de identifierades i samband med verksamhetsplaneringen för 2022. Dock skedde dessa förändringar redan vid förra tertialuppföljningen. Någon ytterligare förändring av riskvärderingen har inte skett till denna delårsuppföljning.

Vid tertialuppföljningen sänktes riskvärderingen för risken Förmår ej nå trafikförvaltningens mål om ökad trygghet för resenärer i och i angränsning till kollektivtrafiken. Denna förändring berodde på att mätningar som genomfördes av trygghet uppvisade nivåer i nivå med mål, vilket även är fallet i delåret.

Riskvärderingen för risken för intäktsbortfall och felaktig redovisning på grund av byte från SL Access till nytt biljettsystem höjdes. Detta beror på att datumet för nedstängning av SL Access närmar sig och flera delar återstår i arbetet med att ersätta detta system. På grund av att tid/resurser inom ramen för projektet inte finns har ett antal aktiviteter och viss utveckling som tidigare varit planerad att ingå i programmet skjutits fram eller prioriterats bort.

Kontroller och åtgärder har följts upp enligt plan. Arbetet med att utföra åtgärder sker som planerat med undantag för några förseningar gällande främst utvecklingsaktiviteter. För några åtgärder bedöms önskad effekt som osäker att uppnå och dessa åtgärder behöver ses över. Några åtgärder är också rapporterade som delvis genomförda men att arbete pågår. Sammantagen bedömning är att dessa avvikelser gällande kontroller och åtgärder inte påverkar riskernas värdering avsevärt.

2.2.3 Försäkran

Nämnden har försäkrat sig om att man genom förvaltningschefen/VD vidtagit nödvändiga åtgärder för att uppnå en tillräcklig internkontroll inom verksamheten, i enlighet med riktlinjen för intern kontroll RS 2019-0866.

3 Verksamhet

3.1 Verksamhetsförändringar

Se nedan 3.1.1 Avtal och upphandlingar

3.1.1 Avtal och upphandlingar

Arbete med upphandlingar och avtal har påverkats av pandemin. Studier inför nya trafikupphandlingar har fått beakta nya förutsättningar, främst pandemins påverkan på resandet. Givet rådande omständigheter förlängdes de interimistiska tilläggsavtalen till trafikavtalen (som reglerade centrala drifts- och ersättningsfrågor) till och med den 28 februari. I och med återgång till ordinarie trafikavtal från och med den 1 mars har tilläggsavtal för att hantera VBP-ersättning[6] och trafikutbud för 2022 tecknats med VR Group (tidigare Arriva), Keolis och Nobina.

Långfredagen den 15 april började Transdev köra trafiken på Roslagsbanan efter att Arriva tidigare haft det kontraktet. Avtalet är utformat som ett rent produktionsavtal där trafikförvaltningen är beställare av trafiken och där Transdev får betalt för utförd trafik. För resenärerna kommer mycket att vara sig likt men det händer också en del nytt. Under avtalsperioden uppdateras fordonsflottan med 22 nya tåg, som förhoppningsvis börjar gå i trafik senare i år. X15p-tågen har till exempel luftkonditionering och är särskilt anpassade för svenska vinterförhållanden. Tågen är efterlängtade och kompletterar befintliga tåg.

Måndagen den 22 augusti började Transdev också att köra busstrafiken i Norrtälje inom ramen för nya avtalet E38. Avtalet sträcker sig över 9 år och avtalets värde beräknas till cirka 3 miljarder kronor. Området har cirka 5,5 miljoner påstigande per år, och i avtalet ingår bland annat att köra linje 676 mellan Norrtälje och Stockholm. Eftersom det i busstrafiken är trafikentreprenörerna som äger och sköter driften av fordonen innebär varje avtalsövergång även nya fordon. Sedan 2018 har Norrtälje helt eldriven stadsbusstrafik. I det nya avtalet kommer det fortsatt vara fem elbussar som kör i innerstaden. Transdev kör även busstrafik för SL i Sigtuna, Upplands Väsby och Vallentuna.

Driftstarten avseende busstrafik i Norrort (Transdev) kommer att ske i november 2022.

I upphandlingarna av busstrafik inom Nacka/Värmdö (E36C) och Huddinge/Botkyrka/Söderort (E37C) fattade trafiknämnden tilldelningsbeslut i oktober 2021 . Upphandlingarna är överprövade och dom från förvaltningsrätten i Stockholm erhölls juni 2022 vilken föll ut trafikförvaltningens favör. Förvaltningsrättens dom överklagades av motparten och beslut i frågan om prövningstillstånd i Kammarrätten har ännu inte avgjorts.

[6] VBP = verifierad betalande påstigande

Projektet avseende upphandling av kommande tunnelbaneavtal (E40) pågår i full omfattning. Kvalificering påbörjades genom annonsering den 19 augusti 2022.

Uppstart av nytt trafikavtal kopplat till Linje 82 (Djurgårdsfärjorna) genomfördes den 1 mars. Trafikoperatör är Djurgårdens färjetrafik AB. Upphandlingen av nya pendelbåtsförsökslinjen L84 mellan Värmdö och Strömkajen har avbrutits i avvaktan på pågående utredning om finansiering av fartyg. Arbetet med strategisk avtalsutvärdering för pendelbåtlinje L89 är slutförd och beslut fattades i juni om att förlänga befintligt avtal i enlighet med gällande option till och med slutdatum i augusti 2025.

Upphandlingarna av nya underhållsavtal för bana, el och signal (UH2024) pågår med fokus på bearbetning av tidplan och omfattning.

De avtal för ordningsvakter som tidigare överprövats har nu godkänts vilket innebär att avtal med Avarn Seurity (syd), Rapid (nord), och CSG (city) startats upp i augusti. Trafikförvaltningens ordningsvaktsaffär är den största i landet. Avtal för trygghetsvärdar tilldelades Rapid i mars och startade upp i juli. Avtalet avser i huvudsak ombordpersonal.

3.2 Resande i kollektivtrafik

Resande: Redovisning av antal resande i tusental per trafikslag[7] jämfört med budget och föregående år, samt prognos. Kollektivtrafik på vatten innefattar skärgårdstrafik och pendelbåtslinjer.

Resande kollektivtrafik (totalt tusental)	Utfall ack 2207	Utfall ack 2107	Förändr. 2207-2107	Prognos 2022	Budget 2022	Avvik PR-BU	Bokslut 2021
Kollektivtrafik på land, genomsnitt påstigande	2 101	1 573	33,6%	2 303	2 306	-3	1 765
Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt	3 746	2 225	68,4%	6 161	4 571	1590	4 176

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

Utfall i jämförelse med föregående år

Kollektivtrafik på land, genomsnittligt påstigande[8]

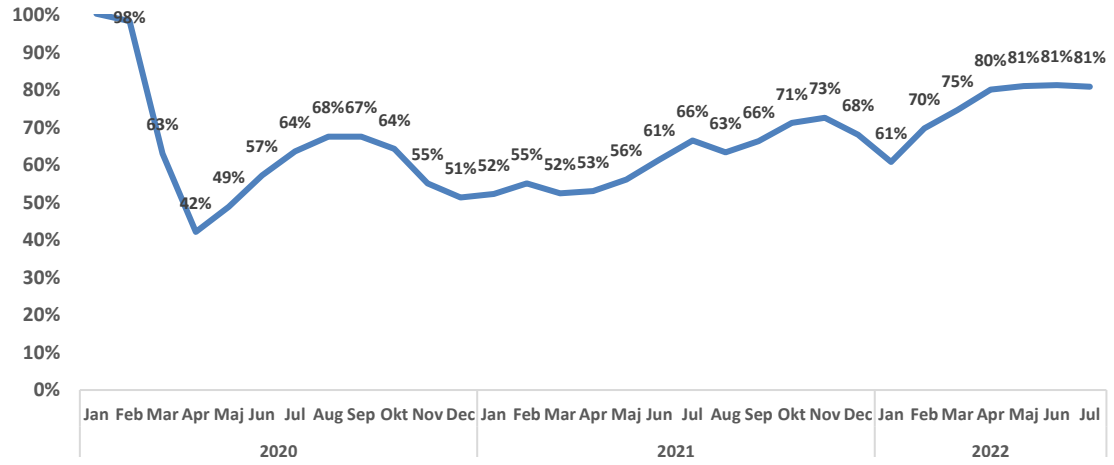
[7] Redovisning sker med en (1) månads fördröjning

[8] Resandeutvecklingen i kollektivtrafiken på land, mätt som antal genomsnittligt påstigande budgeterades till 2 306 tusen genomsnittligt påstigande per vanlig vardag. Antalet genomsnittligt påstigande varierar med tid på året. Under sommaren har alla trafikslag färre genomsnittligt påstigande än under vintermånaderna.

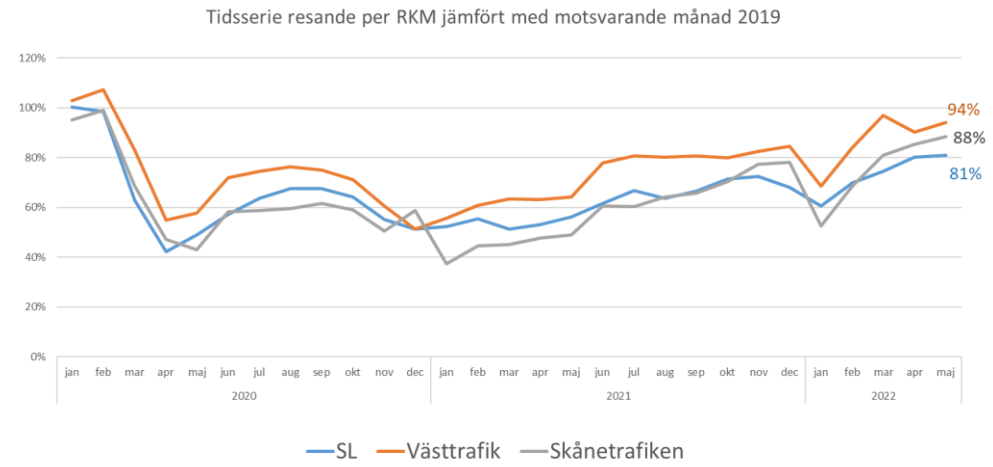
Resandet har minskat till följd av covid-19 men en gradvis ökning har skett sedan restriktionerna släpptes i februari 2022 och fram till sommarmånaderna. Antalet genomsnittligt påstigande en vanlig vardag uppgår till 2 101 tusen vilket är en minskning med 25 procent jämfört med normalåret 2019. Resandet med lokalbana och pendeltåg har återhämtat sig mer än det för buss och tunnelbana. För vidare detaljer kring resande per trafikslag se bilaga indikatorer beslutade av trafiknämnd.

De månadsvisa utfallen i förhållande till normalåret 2019 illustreras i nedan diagram. Utfall för augusti är inte klart vid tiden för denna rapport, men indikationer från veckovis uppföljning av spärrpassager inom tunnelbana och järnväg pekar på en viss uppgång under augusti månad.

Diagram: Resande (antal genomsnittligt påstigande en vanlig vardag) i kollektivtrafiken på land per månad i förhållande till normalåret 2019

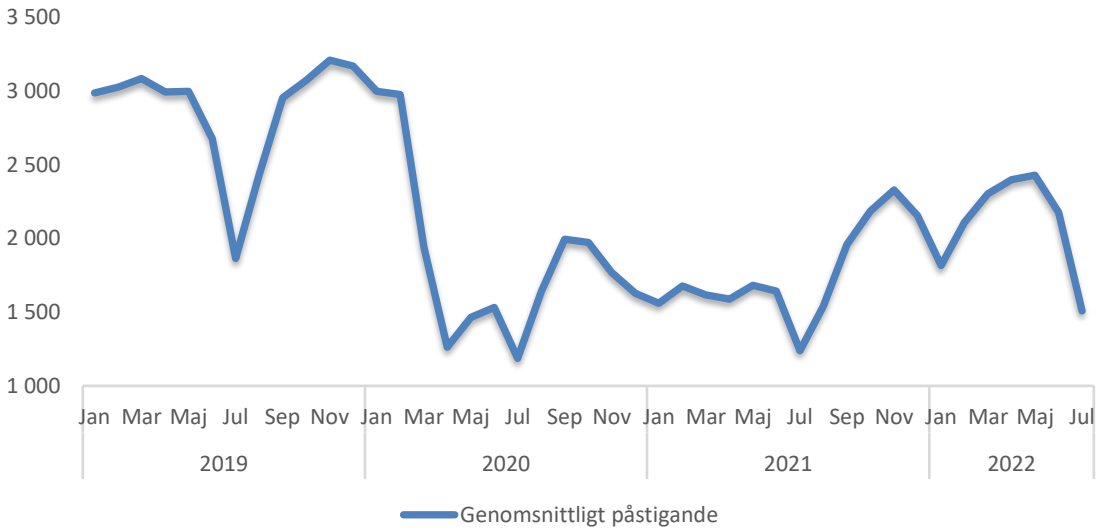


Jämfört med Göteborg och Malmö har återhämtningen gått långsammare i Stockholm, där en större andel bedöms kunna arbeta på distans.



Det normala säsongsmönstret, med lägre resande under sommarperioden, ses år 2019 i nedan diagram, utvecklingen av pandemin har därefter ändrat mönstret.

Diagram: Resande (antal genomsnittligt påstigande en vanlig vardag) i kollektivtrafiken på land per månad



Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt
Antalet påstigande uppgår 3 746 tusen vilket är en ökning med 6 procent jämfört med normalåret 2019. Pendelbåtstrafiken har ökat med 17 procent medan skärgårdstrafiken minskat med 18 procent. Ökningen inom pendelbåt beror på nytt trafikavtal (Linje 80 sjövägen) med fler avgångar och högre kapacitet, samt den nya försökslinjen Linje 83.

Prognos i jämförelse med budget

Kollektivtrafik på land, genomsnittligt påstigande och Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt

Budget 2022 bygger på 80 procent resande jämfört med 2019.

Aktuell helårsprognos kollektivtrafik på land bygger på omkring 80 procent, där resandet i slutet av året uppgår till omkring 90 procent. Osäkerhet råder dock kring resandeutvecklingen framgent, till exempel påverkan av ett ökat distansarbete, takten i länets befolkningsökning, eventuella nya vågor av pandemin, och förändrade resmönster.

I trafikförvaltningens scenario för resande har ett flertal faktorer vägts in, både risker och möjligheter. Exempel på dessa är smittspridning och myndighetsrestriktioner, distansarbete, geopolitik, konjunktur, förändrade resvanor, klimataspekter, inflation och bränslepriser. Framtagen resandeprognos har använts som ett genomsnitt av samtliga trafikslag för landtrafiken. Det vill säga att inga anpassningar har gjorts utefter de förutsättningar och utmaningar som finns för respektive trafikslag.

Aktuell helårsprognos kollektivtrafik på vatten uppgår till omkring 105 procent jämfört med 2019 års nivå.

4 Personal

Hantering av covid-19 pandemin kopplat till trafikförvaltningens uppdrag samt implementering av arbetssätt kring distansarbete har fortsatt att präglat verksamheten under 2022. Från och med 1 januari 2022 har medarbetare och chefer på trafikförvaltningen möjlighet att, efter överenskommelse med närmsta chef, teckna individuella avtal om distansarbete. Från den 1 april sker arbetet fullt ut från kontoret om inte individuellt avtal om distansarbete tecknats.

Såväl fysisk som psykosocial arbetsmiljö har varit i fokus. Under året har flertalet rutiner och inriktningar tagits fram och implementerats med anledning av hemarbete och nya arbetssätt. Arbetssätt och mötesstrukturer har förändrats till mer digitala.

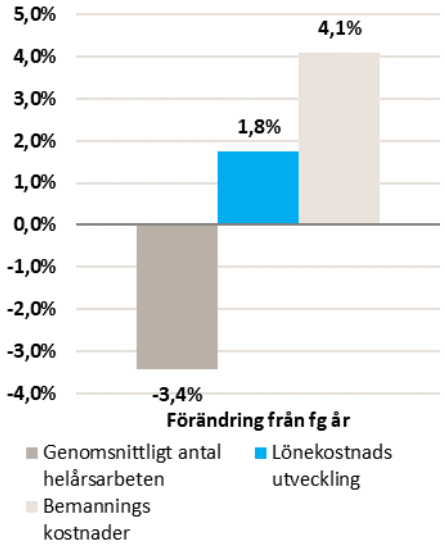
Takten på digitaliseringen har ökat till följd av pandemin, och verktyg för distansarbete har introducerats. Det har funnits både möjligheter och utmaningar med digitaliseringen och brister har ibland uppstått i prestanda och stabilitet vilket medfört att produktiviteten påverkats.

Inom ramen för FC-aktivitet Intern Effektivitet återfinns ett antal delprojekt till exempel stärkt ledarskap, stärkt organisation (konsultväxling), effektivisering och digitalisering av interna processer (pilot: onboarding). Om FC-aktivitet Intern Effektivitet se vidare kapitel 1.3 Ledningens åtgärder.

Se även kapitel 2.1.1.3 Hållbar arbetsgivare.

4.1 Helårsarbeten

Bemanning: Redovisning av helårsarbeten och bemanningskostnader



Genomsnittligt antal helårsarbeten har minskat 3,4 procent jämfört med samma period föregående år och uppgår till 844. Totala bemanningskostnaderna ökar jämfört med samma period föregående år till följd av högre pensionskostnader och intag av resurskonsulter.

Helårsarbeten	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år	Prognos år	Budget år	Budget avvik.
Personal - Helårsarbeten	844	886	-42	-3,4%	886	886	0

Utfall i jämförelse med budget

Antalet helårsarbeten per augusti understiger antalet i periodiserad budget. Även bemanningskostnaderna understiger budget, främst genom lägre kostnader för anställd personal till följd av vakanser och frånvaro, vilket delvis motverkas av kostnader för intag av resurskonsulter.

Prognos i jämförelse med budget

Budget 2022 omfattar full bemanning avseende helårsarbeten, såväl i antal som kostnader. Inhyrd personal budgeteras därmed inte. I prognosen är antal helårsarbeten detsamma som i budget och bemanningskostnaderna beräknas överstiga budget marginellt, främst beroende på högre pensionskostnader, samt utbetalning av covid-bonus (10 mkr) till anställda enligt beslut i fullmäktige.

4.2 Sjukfrånvaro

Procentuell sjukfrånvaro	Ack Utfall	Utfall fg år	Förändr.
Procentuell sjukfrånvaro totalt	3,4%	3,0%	0,4
- varav kvinnor	4,6%	4,0%	0,6
- varav män	2,0%	1,9%	0,1
Fördelat på period			
- 1-14 dagar	1,1%	0,8%	0,3
- 15-90 dagar	0,4%	0,5%	-0,1
- 91- dagar	1,9%	1,6%	0,3

Den korta sjukfrånvaron är fortsatt stabil på en låg nivå. En viss risk finns för mörkertal avseende den korta sjukfrånvaron kopplat till den höga graden av hemarbete under pandemin, vilket ger möjligheten att arbeta trots mildare sjukdomssymptom. Långtidsfrånvaron har ökat marginellt men ligger fortsatt väl under målet på 3 procent.

5 Ekonomi

5.1 Resultat

Resultaträkning: Trafikförvaltningens resultat 2022 jämfört med budget samt resultat 2021. Verksamhetsinterna intäkter och kostnader ingår ej i resultaträkningen nedan.

Resultat (mkr)	Ack utfall 2208	Ack budget 2208	Avvik utf-bu 2208	Ack utfall 2108	Föränd fg år %	Prognos 2022	Budget 2022	Avvik PR-BU	Bokslut 2021
Verksamhetsanslag	6 979	6 979	0	6 745	3,5%	10 469	10 469	0	10 117
Biljettintäkter	5 130	6 369	-1 239	3 427	49,7%	8 194	9 904	-1710	5 926
Uthyrning fordon	925	934	-8	925	0,0%	1 385	1 389	-4	1 387
Uthyrning lokaler	601	602	-1	580	3,6%	915	903	12	874
Reklamintäkter	231	240	-8	245	-5,6%	348	359	-11	359
Övriga intäkter	975	742	233	827	18,0%	1 798	1 109	689	2 603
Verksamhetens intäkter	**14 842**	**15 865**	**-1 023**	**12 749**	**16,4%**	**23 109**	**24 133**	**-1023**	**21 266**
Personalkostnader	-563	-590	27	-541	4,1%	-905	-897	-8	-843
Köpt landtrafik (SL)	-9 779	-9 670	-109	-9 010	8,5%	-15 089	-14 641	-448	-14 063
Köpt sjötrafik (WÅAB)	-336	-293	-43	-299	12,4%	-475	-412	-63	-410
Drift och underhåll	-1 534	-1 748	215	-1 428	7,4%	-2 616	-2 690	74	-2 343
Övriga kostnader	-571	-606	35	-892	-36,0%	-1 046	-951	-95	-1 441
Verksamhetens kostnader	**-12 782**	**-12 907**	**125**	**-12 169**	**5,0%**	**-20 131**	**-19 592**	**-540**	**-19 100**
Avskrivningar	-2 310	-2 430	120	-2 266	2,0%	-3 489	-3 645	156	-3 490
Finansnetto	-342	-328	-14	-366	-6,5%	-566	-492	-74	-526
Resultat*	**-592**	**200**	**-792**	**-2 053**		**-1 077**	**404**	**-1481**	**-1 851**

** Avser resultat före bokslutsdispositioner och skatt. Inkluderar effekten av förändrad diskonteringsränta på pensionsskulden.*

Ackumulerat utfall jämfört med budget
Periodens ackumulerade resultat uppgår till -592 mkr och understiger periodiserad budget med 792 mkr. Utfallet påverkas i stor omfattning av det lägre resandet i pandemins spår samtidigt som trafikproduktionen alltjämt utförs i full omfattning vilket ger ett negativt resultat för trafikförvaltningen. De totala kostnaderna för perioden understiger dock budget främst till följd av en låg upparbetning på underhåll och en förskjuten aktiveringstakt inom investeringsverksamheten. Köpt trafik överstiger budget på grund av ökade indexkostnader till följd av högre bränslepriser på världsmarknaden. För fler detaljer se vidare nedan under rubrik *Utfall i jämförelse med budget*.

Huvudsakliga orsaker till avvikelserna inom respektive resultatkategori redovisas nedan. Resultatneutrala avvikelser kommenteras ej i detalj.[9]

Prognos jämfört med budget
I prognos per augusti uppgår årets resultat till -1 077 mkr att jämföra med årets budget om +404 mkr. Biljettintäkterna bedöms minska med 1 710 mkr jämfört med budget till följd av pandemins fortsatta effekter på resandet. Prognosen omfattar ett statsbidrag för intäktsbortfallet till följd av covid-19 uppskattat till 440 mkr. De totala kostnaderna förväntas överstiga budget med 458 mkr främst till följd av högre kostnader för köpt trafik (511 mkr) samt ökade räntekostnader (74 mkr). De högre kostnaderna motverkas delvis bland annat av lägre kostnader för avskrivningar (156 mkr) samt drift och underhåll (74 mkr).

Exklusive bortfall av biljettintäkter till följd av covid-19 (-1 663 mkr), statsbidrag för intäktsbortfall till följd av covid-19 (+440 mkr) och reavinst (+1 mkr) uppgår resultatet för helåret +144 mkr vilket understiger budget med 260 mkr. Den negativa avvikelsen är helt hänförlig till externa faktorer som trafikförvaltningen inte kan påverka såsom bränsleindex och räntenivåer.

Jämfört med prognos per april har prognosen förbättrats med 666 mkr (före pandemieffekter och reavinst). Förbättringen beror på intäktssidan främst på högre biljettintäkter (438 mkr) genom ett förändrat köpmönster hos resenärerna och högre övriga intäkter (597 mkr) kopplat till högre bidrag, framförallt statsbidrag för intäktsbortfall på grund av covid-19, samt ökad vidarefakturering. De totala kostnaderna beräknas öka med ytterligare 369 mkr främst till följd av högre index inom köpt trafik (409 mkr) och högre räntekostnader (43 mkr). Ökningen motverkas bland annat av lägre kostnader för drift och underhåll (56 mkr) och avskrivningar (68 mkr) till följd av förskjutningar inom underhålls- och projektverksamhet.

Huvudsakliga orsaker till avvikelserna för periodens utfall mot budget samt helårsprognos jämfört med budget inom respektive resultatkategori redovisas nedan. Resultatneutrala avvikelser kommenteras ej i detalj.[10]

Periodens kostnadsutveckling jämfört med föregående år[11]
Verksamhetens kostnader ökar med 5,0 procent jämfört med föregående år, vilket är lägre än periodens budgeterade kostnadsökning (6,1 procent). Kostnadsutvecklingen för köpt trafik, som är tongivande för verksamhetens kostnadsutveckling, är 8,7 procent vilket till större delen beror på indexökningar inom avtalen. Drift och underhåll ökar med 7,4 procent till följd av ett högre planerat underhåll men är trots det inte i närheten av periodens budgeterade utveckling om 22,4 procent. Engångskostnader

9 Trafiknämndens verksamhetsområden har kostnader där motsvarande intäkter erhålls. Eventuella avvikelser för dessa har ingen påverkan på resultatet. Exempel på detta är externa projekt (arbeten som utförs för annans räkning) samt uthyrning av fordon och lokaler.
10 Trafiknämndens verksamhetsområden har kostnader där motsvarande intäkter erhålls. Eventuella avvikelser för dessa har ingen påverkan på resultatet. Exempel på detta är externa projekt (arbeten som utförs för annans räkning) samt uthyrning av fordon och lokaler.
11 Här avses ackumulerat utfall från årets början jämfört med samma period föregående år

avseende skadestånd år 2021 finns ej innevarande år vilket bidrar till att dämpa den samlade utvecklingen av verksamhetens kostnader. Avskrivningskostnaderna ökar med 2,0 procent till följd av successiva driftsättningar av investeringar men når inte upp till planerad nivå om 7,3 procent. Orsaker till avvikelser mot budget beskrivs nedan.

Utfall i jämförelse med budget

Periodens utfall uppgår till -592 mkr och understiger periodens budget med 792 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på följande:

Verksamhetens intäkter
Verksamhetens intäkter understiger ackumulerad budget med 1 023 mkr.

Biljettintäkter
Biljettintäkterna understiger budget med totalt 1 239 mkr varav SL-trafiken står för merparten om 1 249 mkr. Budgeten baseras på resandenivån som rådde före pandemin bröt ut.[12] Utfallet understiger budget då resandet fortsatt är påverkat av pandemins effekter. Resandenivån[13] har till och med juli varit cirka 75 procent av den nivå som rådde före pandemin. Under juli månad uppgick nivån till 81 procent. Biljettintäkterna har dock återhämtat sig snabbare än själva resandet. En förändrad biljettmix med högre intäkter per validering bidrar positivt. Vidare påverkas utfallet negativt till följd av sommarens fria resor för ungdomar, vilket dock motverkas av ett regioninternt bidrag under Övriga intäkter nedan.

Skärgårdstrafikens biljettintäkter understeg budget i början av året på grund av fortsatta restriktioner. Därefter har resandet ökat igen och därigenom även intäkterna. Totalt för perioden överstiger intäkterna budget med 10 mkr.

Övriga intäkter
Övriga intäkter[14] består huvudsakligen av resultatneutral vidarefakturering (bränsle, diverse material och uthyrning etcetera). Periodens utfall överstiger budget med 216 mkr huvudsakligen genom ökad vidarefakturering (139 mkr) främst kopplat till externa arbeten åt annan part och vidaresålt bränsle till trafikentreprenörer. Vidare överstiger bidragen med 90 mkr främst avseende regioninterna bidrag för ungdomsbiljetter och covid-bonus till anställda, samt kontrollavgifter med 9 mkr till följd av ökat fokus på kontroller. Avvikelsen motverkas av ett antal negativa poster främst lägre bränsleintäkter inom sjötrafiken (16 mkr), fordonshyra (8 mkr), och reklamintäkter (8 mkr).

Verksamhetens kostnader
Verksamhetens kostnader understiger ackumulerad budget med 125 mkr.

12 Den totala budgeterade nivån på biljettintäkter 2022 utgår från den nivå som rådde före pandemins start inom ramen för Budgetunderlag 2021

13 Resandenivå mätt som genomsnittligt antal påstigande. Senast uppmätta månad vid rapportens upprättande är juli.

14 Sammanfattning av följande rader i resultaträkningen; Uthyrning fordon, Uthyrning lokaler, Reklamintäkter och Övriga intäkter. Det ackumulerade utfallet omfattar reavinster om ca 1 mkr kopplat till flera mindre transaktioner.

Personalkostnader
Personalkostnaderna understiger budget med 27 mkr främst till följd av vakanser och frånvaro vilket delvis motverkas av kostnader för intag av resurskonsulter till följd av frånvaron. I juni påverkades utfallet av en engångsutbetalning av covid-bonus till anställda enligt fullmäktiges beslut (ca 10 mkr). För detta ersätts förvaltningen med ett bidrag redovisat under övriga intäkter.

Köpt trafik SL
Kostnaderna för SL-trafiken överstiger budget med 109 mkr. Inom busstrafiken noteras högre kostnader om sammanlagt 219 mkr främst kopplat till index till följd av högre råvarupriser samt högre kostnader för interimsavtal och tilläggsavtal. Kostnadsökningen motverkas delvis av en generell riskreserv. Trots ett högre fakturerat index för perioden beräknas indexkostnaderna att bli ännu högre före årets slut till följd av prisökningstakten för bränsle på världsmarknaden. Övriga trafikslag som överstiger budget är tunnelbana om 3 mkr till följd av högre index och incitament samt pendelbåtstrafiken om 4 mkr till följd av högre bränslepriser.

Resterande trafikslag uppvisar lägre kostnader för perioden. Pendeltågstrafikens kostnader understiger budget med 46 mkr främst genom lägre incitament och index. Lokalbanetrafikens kostnader understiger budget med 53 mkr på grund av ett flertal mindre avvikelser inom avtalen. Vidare noteras lägre kostnader för kategori trafikslagsgemensamt som understiger budget med 18 mkr, främst kopplat till kundtjänsten.

Köpt trafik WÅAB
Skärgårdstrafikens kostnader överstiger budget med 43 mkr nästan helt hänförligt till ett högre bränsleindex.

Drift och underhåll
Drift och underhåll understiger budget med 215 mkr till följd av att trafikrelaterade underhållsarbeten inte ligger i fas med budget, bland annat underhåll på C20 tunneltågsvagnar och banunderhåll. Förändrad affärsmodell inom sjötrafikens bränslehantering ger också lägre kostnader men samtidigt lägre intäkter. Det låga utfallet motverkas av högre kostnader för el och energi till följd av den oroliga världsmarknaden.

Övriga kostnader
Övriga kostnader understiger budget med 35 mkr främst på grund av lägre kostnader för MÄLAB (64 mkr) till följd av lägre trafikproduktion än förväntat från ny entreprenör. Vidare understiger utfallet till följd av att periodens utrangeringar inte hittills har nått upp till det reserverade utrymme som är periodiserat linjärt över året (54 mkr). Den positiva avvikelsen motverkas bland annat av högre kostnader för externa entreprenader (51 mkr) vilka till större delen vidarefaktureras samt minskad kostnadsreducering för nedlagd tid i investeringsprojekt på grund av vakansläget (27 mkr).

Kapitalkostnader
Kapitalkostnaderna understiger budget med 106 mkr. Avskrivningskostnaderna är 120 mkr lägre än budget bland annat på grund av förskjutningar i aktiveringen av diverse investeringsprojekt, bland annat tunneltåg C30 och roslagsbanevagnar X15p. Finansnettot överstiger budget med 14 mkr på grund av ett högre ränteläge som påverkar lån och leasing.

Covid-19 effekt på utfall
Pandemins påverkan på utfallet är bortfallet av biljettintäkter. Det covid-relaterade bortfallet uppgår till -1 201 mkr under perioden. Jämfört med föregående månad har bortfallet ökat med 174 mkr.

Prognos i jämförelse med budget

Prognos per augusti uppgår till -1 077 mkr och understiger budget med 1 481 mkr före pandemieffekter och reavinst räknats av. Nedan beskrivs huvudsakliga avvikelser per resultatrad:

Verksamhetens intäkter
Verksamhetens intäkter beräknas understiga budget med sammanlagt 1 023 mkr.

Biljettintäkter
Biljettintäkterna väntas understiga budget med totalt 1 710 mkr huvudsakligen till följd av pandemin, och är nästan helt är hänförligt till SL-trafiken. Budgeten för 2022 baserades på ett genomsnittligt resande om 80 procent på årsbasis (år 2019 som bas), samt en kompenserande post om 2 258 mkr för att möta intäktsnivån före pandemins start.[15] Årsprognosen per augusti bygger fortsatt på ett resande om runt 80 procent. Förvaltningen räknar i prognosen med ett statsbidrag för intäktsbortfallet till följd av covid-19 uppskattat till 440 mkr vilket inte ens täcker hälften av det beräknade bortfallet. Vidare är prognosen påverkad negativt av ett intäktstapp till följd av fria ungdomsbiljetter under sommaren. För detta ersätts dock förvaltningen av ett regioninternt bidrag. Både statsbidraget för covid-relaterat bortfall och regionbidraget för ungdomsbiljetter redovisas under övriga intäkter.

Biljettintäkterna från skärgårdstrafiken beräknas överstiga budget med 7 mkr främst till följd av ett högre resande från och med april.

Övriga intäkter
Övriga intäkter[16] består främst av resultatneutral vidarefakturering (fordonsgas, diverse material och uthyrning med mera). I prognosen beräknas de samlade övriga intäkterna

[15] Den totala budgeterade nivån på biljettintäkter 2022 utgår från den nivå som rådde före pandemins start inom ramen för Budgetunderlag 2021.

16 Sammanfattning av följande rader i resultaträkningen; Uthyrning fordon, Uthyrning lokaler, Reklamintäkter och Övriga intäkter. Prognosen omfattar reavinster om knappt en (1) mkr.

öka med 686 mkr mot budget. Avvikelsen kommer främst från högre bidrag (534 mkr) till största delen kopplat till statsbidrag för covid-relaterat intäktsbortfall (440 mkr) samt regioninterna bidrag för fria ungdomsbiljetter under sommaren samt covid-bonus till anställda. Vidare överstiger intäkterna genom högre vidarefakturering för externa projekt (84 mkr), ökad bränsleförsäljning i busstrafiken (65 mkr), högre kontrollavgifter (15 mkr) och lokalhyror för depåer (12 mkr). Avvikelsen motverkas bland annat av lägre intäkter för bränsleförsäljning inom sjötrafiken (22 mkr) samt lägre reklamintäkter (11 mkr).

Verksamhetens kostnader
Verksamhetens kostnader beräknas överstiga budget med sammanlagt 540 mkr.

Personalkostnader
Personalkostnaderna beräknas överstiga budget med 8 mkr. Avvikelsen beror främst på en engångskostnad i juni avseende utbetalning av covid-bonus (10 mkr) till anställda enligt beslut i fullmäktige. För detta ersätts förvaltningen med ett regioninternt bidrag redovisat under övriga intäkter. Pensionskostnaderna ökar med 3 mkr medan utbildnings- och konferenskostnader är 5 mkr lägre än budget.

Köpt trafik SL
Kostnaderna för SL-trafiken förväntas överstiga budget med 448 mkr. Busstrafiken står för merparten av avvikelsen med 531 mkr, vilket främst beror på ökade indexkostnader på grund av högre bränslepriser på världsmarknaden. Vidare ökar kostnaderna inom pendelbåtstrafiken (10 mkr) på grund av högre bränslekostnader bland annat genom ökad reduktionsplikt.

I övrigt minskar kostnaderna gentemot budget för respektive trafikslag. Pendeltågstrafikens kostnader beräknas bli 75 mkr lägre än budget, främst på grund av lägre incitamentskostnader till följd av försämrade indikatorer inom trafiken. Lokalbana respektive Tunnelbana understiger budget knappt med 7 respektive 4 mkr. Trafikslagsgemensamma kostnader understiger budget med 4 mkr främst på grund av lägre kostnader för kundtjänsten.

Köpt trafik WÅAB
Skärgårdstrafikens kostnader förväntas öka med 63 mkr på helårsbasis. Avvikelsen beror nästan helt på högre bränslekostnader, dels på grund av högre index och dels till följd av en förändrad affärsmodell jämfört med budget.

Drift och underhåll
Kostnaderna för drift och underhåll understiger budget med 74 mkr vilket främst beror på att förskjutna underhållsarbeten i förhållande till budget, och lägre bränslekostnader i sjötrafiken till följd av förändrad affärsmodell. Avvikelsen motverkas av högre kostnader för el och energi till följd av den senaste tidens prisökningar på världsmarknaden.

Övriga kostnader
Övriga kostnader beräknas bli 95 mkr högre än budget. Högre kostnader noteras för flertalet poster där motsvarande intäkter erhålls, bland annat ökade kostnader för externa entreprenader (50 mkr), specialistkonsulter (20 mkr) vilka främst arbetar inom externa projekt samt ökade kostnader för bussbränsle (25 mkr). Avvikelsen påverkas vidare negativt till följd av lägre kostnadsreducering genom färre arbetade timmar i investeringsprojekt (31 mkr) samt flera mindre kostnadsposter därutöver. Avvikelsen motverkas av lägre kostnader för MÄLAB till följd av en minskad trafikering (50 mkr).

Kapitalkostnader
Kapitalkostnaderna förväntas bli 82 mkr lägre än budget. Lägre avskrivningskostnader beräknas till 156 mkr, på grund av förskjutna tidplaner inom en del projekt, till stor del leveranser av fordon (C30 och X15p). Räntekostnaderna (finansnetto) prognostiseras bli 74 mkr högre än budget till följd av ett högre ränteläge som påverkar nya och ombundna lån.

Covid-19 effekt på prognos
Pandemins påverkan på trafikförvaltningens prognos är bortfallet av biljettintäkter. I prognos per augusti uppgår bortfallet till 1 663 mkr. Det är en förbättring jämfört med prognos per april då bortfallet beräknades bli 2 147 mkr. Förbättringen beror på förändrade köpmönster hos resenärerna.

5.1.1 Personalkostnader inklusive inhyrd personal

Tabell: Personalkostnader inklusive inhyrd personal

Personalkostnader inkl inhyrd personal Mkr	Ack utfall 2208	Ack budget 2208	Avvik utf-bu 2208	Ack utfall 2108	Föränd fg år %	Prognos 2022	Budget 2022	Avvik PR-BU
Personalkostnader	**-515**	**-590**	**75**	**-516**	**-0,3%**	**-828**	**-897**	**69**
varav lönekostnad	*-353*	*-387*	*35*	*-346*	*1,8%*	*-542*	*-581*	*39*
spec. övertid	*-2*	*-2*	*0*	*-1*	*42,9%*	*-3*	*-3*	*0*
spec. sjuklönekostnad	*-3*	*-1*	*-2*	*-3*	*-4,5%*	*-4*	*-2*	*-2*
varav PO-pålägg och pensionskostnader	*-164*	*-185*	*21*	*-169*	*-3,1%*	*-261*	*-281*	*20*
varav förändring sem- och löneskuld	*14*	*5*	*8*	*6*	*140,7%*	*4*	*0*	*5*
varav övriga personalkostnader	*-12*	*-23*	*11*	*-6*	*85,8%*	*-30*	*-35*	*5*
Inhyrd personal	**-48**	**0**	**-48**	**-24**	**97,7%**	**-77**	**0**	**-77**
Personalkostnader inkl inhyrd personal	**-563**	**-590**	**27**	**-541**	**4,1%**	**-905**	**-897**	**-8**

Verksamhetens personalkostnader inklusive inhyrd personal (resurskonsulter) utgör knappt 4 procent av trafikförvaltningens totala kostnader. Jämfört med föregående år har de totala personalkostnaderna inklusive inhyrd personal ökat med 4,1 procent. Ökningen kommer främst från inhyrd personal till följd av fler vakanta tjänster som i sin tur beror på fler beslutade tjänster jämfört med föregående år. Då vakansläget

fortsatt är utmanande finns ett behov av resurskonsulter för att kunna förvalta kritisk verksamhet. Förvaltningen har dock en restriktiv hållning till inhyrd personal och behovet prövas från fall till fall.

Utfall i jämförelse med budget

Se avsnitt 5.1 Utfall i jämförelse med budget.

Prognos i jämförelse med budget

Se avsnitt 5.1 Prognos i jämförelse med budget.

5.2 Åtgärdsprogram för ett resultat i balans

Prognos per augusti uppgår till -1 077 mkr vilket understiger budget om 404 mkr med 1 481 mkr. Resultatet justerat för pandemirelaterat intäktsbortfall, statsbidrag för nämnda intäktsbortfall samt reavinster uppgår till +144 mkr vilket understiger resultatkravet med 260 mkr. Den negativa avvikelsen är helt hänförlig till externa faktorer som trafikförvaltningen inte kan påverka såsom bränsleindex och räntenivåer.

Mkr*	Tecken	Prognos	Budget	Avvikelse
Resultat		**-1 077**		
Poster som skall undantas				
Diskonteringsränta (endast Locum)	+	0		
Merkostnader covid	+	0		
Ersättning merkostnad covid	-	0		
Minskade intäkter covid	+	1 663		
Statsbidrag biljettintäkter (endast TN)	-	-440		
Reavinster	-	-1		
Utredning resultatkrav		**144**	**404**	**-260**

**Inkluderar bakomliggande decimaler*

Budgeten för trafikförvaltningen inklusive SL förutsätter att staten och/eller Region Stockholm ersätter intäktsbortfall till följd av covid-19 (RS 2021-0685). Aktuell prognos per augusti indikerar ett pandemirelaterat intäktsbortfall om 1 663 mkr för år 2022.

För att kunna upprätthålla dagens trafikutbud med bibehållen ekonomi i balans krävs att trafikförvaltningen ersätts från staten, eller att medel omfördelas inom Region Stockholm, för uteblivna biljettintäkter orsakade av pandemin. Alternativet är att reducera trafikutbudet, för att möta den minskade efterfrågan.

Till följd av det ekonomiskt kärva läget, och i syfte att kunna nå resultatkravet om 404mkr, har trafikförvaltningen intensifierat arbetet med effektiviseringar, kostnadsöversyn och återtagandet av intäkter. För vidare information om detta, se Ledningens åtgärder, avsnitt 1.3.

5.3 Investeringar

5.3.1 Väsentliga händelser och risker i investeringsobjekt

Program Roslagsbanans utbyggnad
Dubbelspårsutbyggnaden tillsammans med nya fordon (X15p) och en ny depå, Vallentunadepån i Molnby, betyder för resenären tätare och mindre störningskänslig trafik i modernare fordon.

Under andra tertialet har vissa verifierande tester av de nya fordonen ute på banan fortsatt. Dessa har bland annat avsett tester av IT-system och liknande inför de formella operationella testerna inför PTO (Preliminary Take Over). Leverantören Stadler lämnade in dokumentation som krävs för ett J5-godkännande till tranportstyrelsen i början av maj och ett sådant tillfälligt godkännande för erfarenhetsdrift erhölls 8 juli. Stadler är dock fortsatt sena i leveransen av den fordonsdokumentation, framför allt på svenska, som krävs för drift och underhåll av fordonen.

Under perioden har entreprenadarbetena för de två planskildhetsåtgärderna i Frescati respektive Portvägen i Enebyberg fortsatt. Under våren fortsatte förberedande arbeten med spontnings- och schaktningsarbeten och betongkonstruktioner för de blivande broarna kunde därmed förtillverkas vid sidan av järnvägen. Under den 7 veckor långa trafikavstängningen, midsommar – 14 augusti kunde så broarna lanseras på plats. Efter trafikstart har arbetena fortsatt med kompletterande anslutningsramper.

Program Bussdepåer
Projekt Tomteboda bussdepå innebär en ombyggnad av befintlig postsorteringsanläggning till 25 verkstadsplatser samt nybyggnation av 180 uppställningsplatser och tvätthall. Ombyggnationen har färdigställts och togs i bruk 24 juni 2021.

Bussdepå Enlunda på Ekerö ska ersätta bussdepån i Ekerö centrum. Genomförandet är försenat flera år på grund av förseningar i detaljplan, tillkommande miljökrav och hantering av vattendom.

Program Slussen (inom Slussen)
Arbeten på Norra Teknikrummet är planerat till att utföras år 2023-2024, en försening mot ursprunglig tidplan beroende på att stadens arbeten, som blivit försenade, hindrat tillgången till utrymmet.

Genomförande av likriktarstation Fatburen 1 pågår men med försening bland annat på grund av överklaganden. Risker kvarstår relaterat till leverans av material.

Arbete med installation av ny kopplingscentral pågår.

Bussterminal Slussen (inom Slussen)
Projektet omfattar uppföljning och samverkan av Stockholms stads projekt ”Bussterminalen i Katarinaberget”. Just nu pågår arbeten med bergförstärkning. Entreprenader för stomkomplettering, installationer, markentreprenader och byggservice pågår också. På grund av kvalitetsbrister i berget och arbetet med bergförstärkning har flera av stadens entreprenader blivit försenade.

Produktionstidplan och slutkostnadsprognos baseras på Stockholm stads rapportering om framdrift i arbetet. Staden är byggherre för projektet och trafikförvaltningen medfinansiär.

Bussterminal Slussen Brukarspecifik inredning (inom Slussen)
Brukarspecifik inredning är en del av interiören och tekniken i bussterminalen och eventuell försening av Stockholms Stads arbete påverkar detta projekts tidplan och färdigställande. Projekteringen är i det närmaste klar och upphandlingar av material och tjänster har påbörjats för att säkra material. Det pågår detaljplanering av installationsarbeten som ska genomföras i nära samarbete med Stockholms Stad och deras entreprenader.

Saltsjöbanan och tunnelbaneentréer Slussen (inom Slussen)
För Saltsjöbanans slutstation har systemhandling fastställts. Stockholms stad projekterar bygghandlingen för sina entreprenader och är klara med det under hösten. Arbete tillsammans med Stockholms Stad gällande produktionstidplan pågår för att säkerställa trafikförvaltningens egna arbeten. Det pågår även ett utredningsarbete för lokalbanas hastighet inom stationen med syftet att säkerställa en tätare trafik. Projekteringsorganisation för bygghandling är upphandlad och projekteringen påbörjas under hösten 2022 för att samordnas med Stockholms Stad och program Saltsjöbanans projektering. Produktionen av tunneluppgången Krysset pågår till och med 2023. Projekteringen för Norra entrén pågår.

Program Röda linjens uppgradering
Investeringsbeslutet för program röda linjen omfattar huvudsakligen leverans av fordon C30, anpassning av Nybodadepån för trafikering av C30 samt anpassningar av den landbaserade IT:n till C30 och till del C20.

Under delåret har tio PTO:er (Preliminary Take Over) genomförts. C30 projektet har nu passerat en tredjedel av återstående fordonsleveranser. Under 2022 förväntas totalt 19 vagnar levereras. Fokus för genomförandeorganisationen har legat på att få till leveranser kring livcykelåtagande, reservdelar, IT, utbildning och dokumentation. För

Nybodadepån har en entreprenad startats upp för ombyggnation av verkstaden. Kontrakt för lyftar till Nyboda- och Rissnedepån har också tilldelats.

Det finns en risk att det förändrade omvärldsläget slår på underleverantörskedjorna och får påverkan på pågående projekt både avseende tid och ekonomi. Risken hanteras genom kontinuerlig uppföljning av leverantörerna och genom framtagning av riskminimerande åtgärder.

Manöversystem röd och blå linje
Objektet omfattar en digitalisering av manöversystemet på röd och blå linje. Under de första månaderna i 2022 har trafikförvaltningen avslutat planeringsfasen och därefter arbetat med upphandlingsunderlag för manöversystemet. Upphandlingsform har valts och en första dialog med marknaden har genomförts under det första halvårsskiftet av 2022. Genomförandebeslut togs i Regionfullmäktige i mars 2022.

Manöversystemet är starkt beroende av objekt Effektiv trafikledning och dess framåtskridande.

Program Tvärbana Norr Solnagrenen
Arbete med förnyat godkännande från Transportstyrelsen för ställverk och mark pågår. Överlämning till förvaltning pågår och ritningarna är överlämnade och kvitterade av Teknisk Dokumentation. Uppdatering av ATC-system [17] (ombord) med förbättrade signalmottagare fortgår och kräver svåra tekniska avvägningar med svag framdrift och försening som följd. Trafikförvaltningens främsta åtgärder är aktiv dialog med leverantören samt innehållen betalning mot godkänd leverans.

Program Tvärbana Norr Kistagrenen
Kistagrenen avser nybyggnation av cirka 8 km spårväg och innebär en förbindelse på tvären i regionen. Avgreningen mot Kista börjar strax norr om hållplatsen Norra Ulvsunda och sträcker sig sedan via Bromma flygplats, Rissne och Stora Ursvik till Kista. Efter Kista centrum ansluter den till pendeltåget i Helenelund.

Vattendom Ursvik har vunnit laga kraft. Det finns dock kvarvarande risker på hela sträckan vad avser antaganden relativt verkliga markförhållanden.
Detaljplan för Ärvinge har antagits och vunnit laga kraft i juni 2022.

Covid-19 pandemin samt kriget i Ukraina medför en ökad risk för råvaruleveransbrist och ökade priser på till exempel cement, stål och el komponenter. Kontinuerlig dialog förs med totalentreprenören Gulermak för att finna alternativa lösningar. Trafikförvaltningen kan konstatera att råvarupriser höjt materialkostnaden med cirka 40 procent, vilket hanteras inom de riskmedel programmet har.

Trafikverkets entreprenadarbeten med vägporten på E4 pågår enligt plan. Trafikomläggning av E4 är utförd och vägbron under E4 vid Helenelund är riven.

[17] Signalsystem Automatic Train Control

Formsättning av bro över Enköpingsvägen pågår enligt plan. Lansering av tunneltråget under Bällstavägen genomfördes i augusti. Brolyft samt montering av stålbro över Mälarbanan utfördes i juli enligt plan. Gjutning av resterande brodelar sker under augusti/september.

Under året har fem A35-fordon levererats av totalt för året åtta fordon.

Program Saltsjöbanan
Objektet omfattar upprustnings- och kapacitetsåtgärder. Efter det att samtliga planer, både detaljplaner och järnvägsplaner, vunnit lagakraft, har programmet, under andra tertialet, arbetat vidare med upphandlingsunderlag för det båda dubbelspårsträckorna vid Fisksätra och Tattby. Prekvalificering av leverantörer har genomförts och upphandling med utskick för anbudsräkning är planerad att ske i början av september. På grund av höjda materialpriser och högre inflationstakt finns risk att anbuden skulle kunna ligga på en högre nivå än vad som tidigare kalkylerats.

Under perioden har delprojektet för lokala bulleråtgärder inom programmet fortsatt genomföra åtgärder på berörda fastigheter.

Stockholms Stads Slussenprojekt påverkar sluttiden för återläggningen av Saltsjöbanan mellan Henriksdal och Slussen negativt och risken för försening kvarstår. Utdragen tidplan innebär även risk för fördyringar. Åtgärdas genom översyn av programmets organisation och tidplan med ambitionen att så långt som möjligt hantera inom beslutad ram. Programmet deltar i det utredningsarbete som genomförs i dialog mellan projektet för investeringsobjektet ”Saltsjöbanan och tunnelbaneentréer Slussen” och Stockholm Stad.

Danviksbron
Objektet avser byte av den gamla norra Danviksbron som betjänar Saltsjöbanans trafik samt med en körbana för kollektivtrafik, busstrafik från Nacka mot Slussen. Objektet finansieras av både Stockholms stad och Region Stockholm.

Under andra tertialet har aktiviteterna inom ramen för genomförandefasen för objektet Norra Danviksbron fortsatt med bland annat uppstart av bygghandlingsprojektering och framtagande av upphandlingsunderlag för kommande rivningsentreprenad. På grund av höjda materialpriser och högre inflationstakt finns risk att kommande anbud skulle kunna ligga på en högre nivå än vad som tidigare kalkylerats.

Nya Spårvägsmuseet
Anläggningen är invigd den 21 maj 2022. Investeringsprojektet avslutar nu de sista garantianmärkningar och förbereder för ett överlämnande under hösten 2022.

C20 – uppgradering
Objektet omfattar uppgradering och modernisering av C20-flottan med flera livstidssäkrande åtgärder såväl interiört som i fordonens teknik för trafikstyrning.

Under året har serieproduktionen löpt på i planerad takt och totalt har det sedan årsskiftet levererats 70 ombyggda C20-fordon. Kvarstående utmaning är att fortsatt hålla en stabil produktionsplan. Förserien för HVAC (heating, ventilation and cooling) i förarhytt har startat serieproduktionen.

Numera opererar totalt 117 ombyggda C20-fordon på grön linje i ordinarie trafik. Kvarstående risk finns för transporter av fordon ut och in i tunnelbanesystemet samt till fabriken i Västerås. Risken hanteras genom prioritering mellan dessa transporter och trafik.

Livstidsförlängning gröna linjen
Livstidsförlängning av gröna linjen omfattar åtgärder för att säkra livslängden av systemet fram till 2035. Fokus under året har legat på genomförande av projektet och uppföljning av avtal. Projektet har fortskridit enligt plan.

Risker finns kopplade till det tekniska utvecklingsbehovet i delar av signalsystemet samt att det vid implementeringen ger fel som är tidsödande att åtgärda. Vidare finns risker kopplade till säkerhetsgodkännandeprocessen för systemet som tillsammans kan påverka tidplanen. Riskerna hanteras genom aktiv avtalsförvaltning samt deltagande i designfasen och kontinuerlig dialog med Transportstyrelsen.

Lilla Lidingöbron
Lidingö stads arbeten med Lilla Lidingöbon fortsätter med vissa förseningar. Färdigställande av gång- och cykelbron planeras under hösten 2022, medan planerad trafik start för Lidingöbanan över den nya bron skjutits fram till maj 2023.
Under sommaren har arbetet med banöverbyggnaden på den nya bron inletts. Trafikförvaltningen har tecknat avtal för genomförande av el- och signalarbeten för de nya delarna av bron och arbetet inleds under hösten.

Risker finns främst kopplade till Lidingö stads totalentreprenör, som aviserat ytterligare förseningar, samt till kvalitetsbrister i betongarbeten.

Utbyte av hissar och rulltrappor
Genomförande pågår enligt plan och leverantör indikerar prishöjningar på grund av pågående världshändelser. Hantering enligt gällande avtal och avstämning med Juridik och Inköp.

Utbyggnad av Älvsjö depå
Älvsjö depå byggs om och byggs ut för att effektivt kunna underhålla pendeltågets X60-flotta, projektet är uppdelat i sju huvuddelar. Huvuddel 1 omfattande tre nya uppställningsspår vilka överlämnades till förvaltningen februari 2022. I dagsläget pågår produktion på Huvuddel 2 vilket omfattar överliggningsrum, kall och varmförråd, miljöstation och avfallshantering, parkeringar och teknikbyggnader vilket beräknas vara klar november 2022. Samtidigt pågår förberedande produktionsarbeten för Huvuddel 3 vilket omfattar ombyggnation av spår 1-2 inne i depåfastigheten.

Det finns risk för att projektets åtgärder påverkar trafikutsättningen, eftersom ombyggnaden sker samtidigt som depån är i drift. Däremot så har denna risk minimerats genom att genomförandet är uppdelat i olika huvuddelar i samförstånd och samarbete med trafikoperatören MTR. Uppdelningen i huvuddelar möjliggör även en förnyad konkurrensutsättning i händelse av att fördyrningar av huvuddelar anses orimliga. Trafikförvaltningen kan konstatera att råvarupriser på grund av pandemi och krig höjt materialkostnaden med cirka 30 procent, vilket hanteras inom de riskmedel projektet har.

Förstärkning innertak Fridhemsplan
Överlämning till förvaltning gjord. Objektet är avslutat.

Rissne tunnelbanedepå
Objektet omfattar en ombyggnation av Rissne tunnelbanedepå. Under årets första månader har fokus legat på utvärdering av anbud för ombyggnationen och en entreprenör tilldelades anbudet i april månad. Vidare har även en upphandling av lyftar tilldelats för Rissne och Nyboda. Fokus har också legat på att implementera nya lagkrav och säkra att dessa inte påverkar tidplanen i för stor grad.

Det finns även risk för att upphandling av ny driftoperatör för tunnelbanan medför sent inkomna ändringar och krav på objektets omfattning, vilket kan medföra försening och fördyring. Detta hanteras genom nära samverkan mellan olika parter inför upphandlingen samt tydlig ändringshanteringsprocess.

Vidare finns risk för förseningar och fördyringar om konflikt med trafikdrift uppstår. Detta åtgärdas genom nära samverkan med operatören.

Det finns även en risk att det förändrade omvärldsläget slår på leverans av material, priser och index som i sin tur kan komma att påverka ekonomin och tidplanen. Risken hanteras genom kontinuerlig uppföljning av leverantörerna och genom framtagning av riskminimerande åtgärder.

Livstidssäkrande åtgärder fordon X10p
Projektet går framåt i stort enligt plan. Under perioden har arbetet med upphandlingsunderlag inför upphandling av traktions- och hjälpkraftsystem slutförts och upphandlingsdokumentationen kunde fastställas före semestern. Vidare har arbete med bromsdatorer fortsatt i enlighet med den upphandling som genomfördes förra året.

Det under föregående period genomförda operatörsbytet från Arriva till Transdev kan fortsatt innebära en risk för framdriften under året då projektet är beroende av nära samarbete med operatören. Risken hanteras genom att representanter från tillträdande operatör har involverats redan i början av föregående period och även fortsatt detta samarbete.

Roslagsbanan Lindholmen – Kårsta
Upprustningen har genomförts samordnat med pågående arbete i program Roslagsbanans utbyggnad. Under andra tertialet 2022 har arbetet i huvudsak avsett avslutning och framtagande av slutdokumentation.

Banåtgärder Söderströmsbron
Förnyat genomförande beslut godkänt i maj. Upphandling av länkbalk pågår och förväntas vara klart slutet av augusti. Även projekteringen av etapp 7, 8 och 10 förväntas vara klart i slutet av augusti. Produktion planeras under 2023-2024.

Depå Alkärrshallen
Projektet är nu driftsatt och överlämnat till förvaltningen inklusive genomförd markundersökning. Det finns inget konstaterat behov av markförstärkning.

SL Lås
Installation av online-lås är slutförd och slutbesiktningar gjorda med kommentarer. Diskussioner pågår med leverantören om åtgärdande av besiktningsanmärkningar samt ekonomiska ersättningar.

Lågfrekvent underhåll X60, X60A, X60B
Löpande underhåll sker enligt kilometeruttag på fordonen. Fordonen körs färre utbudskilometer då det finns fler fordon att tillgå. Detta i kombination med underhållsoptimeringar genom intervallsförlängningar resulterar i en viss fördröjning i genomförandet.
Trafikförvaltningen har efter en reviderad offert med anledning av kraftigt stigande pris på enskilda komponenter beställt GSM-R telefoner med leverans 2022, 2023 samt 2024. Leverans av beställda GSM-R telefoner för 2022 har skett.

Högvärdeskomponenter X60B
En delleverans av högvärdeskomponenter har skett under kvartal ett 2022. Leverans av kvarstående högvärdeskomponenter (sju stycken boggier) kommer att levereras under kvartal 4 2022.

Kamera- och monitorutrustning pendeltåg
Fas 1 Konceptuell Design och fas 2 Detaljerad Design är avslutad. Arbetet löper på i fas 3 Serieinstallation på fordonen som påbörjades i februari.

Installationsarbetet på fordon är tillfälligt stoppat i väntan på nytt konstruktionsunderlag från tillverkaren. Leverantörens plan är att ha underlagen på plats så att installationsarbetet kan återstartas i mitten av september.
Leverantören arbetar på en uppdaterad tidplan för installationsarbetet under resterande del av 2022 samt 2023.

Handen Bussterminal

Handen Bussterminal driftsattes i april 2021, därefter har förhandling rörande slutreglering skett och en överenskommelse tecknades under juni 2022. Investeringsprojektet avslutas under kvartal 3 2022.

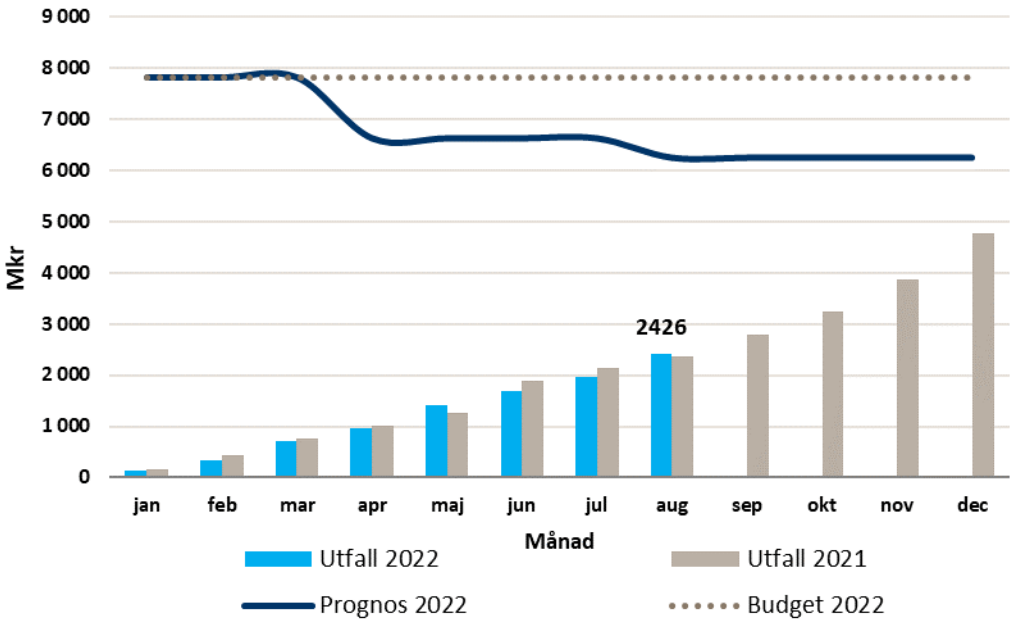
Ombyggnad Märsta Busstvätthall
Projekt Ombyggnad Märsta bussdepå fick under juni 2022 ett tillägg om att ersätta befintlig betongplatta med ny, då anläggningen var i ett sämre skick än antagits. Nu pågår produktion och under kvartal 1 2023 sker slutbesiktning och därefter driftsättning.

Bussterminal Barkarby
Projektet omfattar uppförande av en bussterminal i Barkarby, där vår avtalspartner uppför stommen och trafikförvaltningen anpassning till kommande buss- och resenärsbehov. Projektet fick godkänt genomförandebeslut i trafiknämnden i maj 2022. Just nu pågår uppföljning av avtal som reglerar stommen och övriga partners ansvarsområden. Under 2023 påbörjas projektering av bygghandling och därefter upphandling. Bussterminalen väntas stå färdig under slutet av 2026 i samband med tunnelbanans öppnande.

Roslagsbanan ersättning X10p
Beslut om att inleda genomförandefasen avseende Roslagsbanan ersättning X10p fattades i regionfullmäktige i maj 2022. Syftet är att avropa fyra järnvägsfordon av typen X15p ur befintlig option för att påbörja utfasningen av X10p på Roslagsbanan.

Utgift i jämförelse med budget

Investeringar: Översiktsdiagram som visar trafiknämndens utfall, budget och prognos för 2022



Investeringar (Mkr)	Utgift 2208	Prognos	Budget 2022	Budget avvik	Upparb grad (%)
Nyinvesteringar	1 533	4 118	5 290	-1 172	29%
Ersättningsinvesteringar	893	2 121	2 515	-395	35%
Totalt investeringar	**2 426**	**6 238**	**7 805**	**-1 567**	**31%**

Investeringar: Ny- och ersättningsinvesteringar.

Ackumulerat utfall till och med augusti är 2 426 mkr vilket ger en upparbetningsgrad på 31 procent jämfört med budget. För nyinvesteringar är upparbetningsgraden 29 procent medan den för ersättningsinvesteringar är 35 procent.

Budgeterat till och med augusti är 4 777 mkr vilket innebär att upparbetningen för perioden är 2 350 mkr lägre än budgeterat. Den största avvikelsen är hänförlig till förskjutningar och ny betalplan i Tvärbana Norr Kistagrenen, förskjutna leveransen av X15p-fordonen inom Roslagsbanans uppgradering och C30-fordonen inom Röda linjens uppgradering. Även förskjutna installationer avseende Kamera- och monitorutrustning samt utbyte av hissar och rulltrappor har påverkat utfallet.

Ackumulerat utfall för medfinansiering är 223 mkr. Budget för året är 876 mkr, den låga upparbetningsgraden beror delvis på att den statliga medfinansieringen utbetalas först i slutet av året.

5.3.2 Prognos i jämförelse med budget

Årets prognos jämfört med årets budget
Investeringsbudgeten för året uppgår till 7 805 mkr och årets prognos uppgår till 6 238 mkr. Prognosavvikelsen på 1 567 mkr beror huvudsakligen på avvikelser i program Tvärbana Norr Kistagrenen, Röda linjens uppgradering samt program Saltsjöbanan och program Bussdepåer. Avvikelser per specificerat objekt förklaras närmare nedan.

5.3.3 Investeringsobjekt

Tabell: Avvikelse prognos i jämförelse med budget för objekt med genomförandebeslut

	Investeringsobjekt > 100 mkr med genomförandebeslut (Mkr)	Utgift 2022	Prognos 2022	Budget 2022	Budget avvik.	Upparb grad utf/bud	Total ack utgift	Total prognos	Total budget invplan 2022	Total budget avvik.	Total upparb grad	Färdig-ställande år
	Program Roslagsbanans utbyggnad	180	646	758	-112	24%	8 766	10 446	10 450	-4	84%	2026
	Program Bussdepåer	21	55	186	-132	11%	3 348	4 010	4 010	0	83%	2025
*	Program Slussen	10	23	18	5	59%	405	485	439	46	92%	2024
*	Bussterminal Slussen	240	563	552	11	43%	2 585	3 388	3 388	0	76%	2025
*	Bussterminal Slussen brukarspecifik inredning	14	26	40	-14	35%	46	235	235	0	20%	2025
*	Saltsjöbanan och tunnelbaneentréer Slussen	10	34	71	-37	15%	103	1 008	1 012	-4	10%	2027
	Program Röda linjens uppgradering	384	892	1 178	-287	33%	7 074	10 710	10 710	0	66%	2027
	Program Tvärbana Norr Solnagrenen	6	12	31	-19	19%	5 540	5 587	5 581	7	99%	2023
	Program Tvärbana Norr Kistagrenen	491	1 198	1 650	-452	30%	3 422	6 524	6 522	2	52%	2025
	Program Saltsjöbanan	17	41	210	-169	8%	1 410	1 835	1 835	0	77%	2027
	Danviksbron	3	18	19	-2	14%	23	248	225	23	10%	2027
	Nya Spårvägsmuseet	9	9	0	9		215	215		215		2022
	Handen Bussterminal	0	2	0	2		253	255		255		2022
	C20 - uppgradering	183	313	312	1	58%	824	1 453	1 453	0	57%	2024
	Lilla Lidingöbron	8	37	50	-13	16%	82	132	132	0	62%	2025
	Livstidsförlängning gröna linjen	18	102	65	38	28%	131	412	412	0	32%	2026
	Manöversystem röd och blå linje	10	16	47	-31	21%	17	541	541	0	3%	2030
	Lågfrekvent underhåll X60, X60A, X60	52	98	114	-15	46%	119	626	626	0	19%	2026
	Utbyte av hissar och rulltrappor	35	125	195	-70	18%	789	1 494	1 494	0	53%	2026
	Utbyggnad av Älvsjö depå	62	135	227	-92	27%	230	864	865	0	27%	2026
	Rissne Tunnelbanedepå	6	74	133	-59	5%	99	632	632	0	16%	2025
	Livstidssäkrade åtgärder X10p fordon	7	13	53	-40	13%	17	128	150	-22	11%	2025
	Roslagsbanan Lindholmen–Kårsta	14	23	21	2	66%	176	187	183	4	96%	2023
	Banåtgärder Söderströmsbron	6	11	0	11		175	270		270		2025
	Högvärdeskomponenter X60B	14	52	14	38	100%	85	123	123	0	69%	2023
	Kamera- och monitorutrustning pendeltåg	13	180	300	-120	4%	32	293	300	-7	11%	2023
	Ombyggnad Märsta Busstvätthall	15	17	20	-3	74%	90	100	91	9	99%	2023
	Bussterminal Barkarby	1	9	3	6	34%	14	230	212	18	6%	2027
	Roslagsbanan ersättning X10p	0	0	10	-10	0%	0	340	340	0	0%	2025
	SL Lås	14	25	17	8	82%	360	371	401	-30	90%	2022
	Totalt	**1 841**	**4 746**	**6 294**	**-1 548**	**29%**	**36 425**	**53 140**	**52 359**	**781**	70%	

** inom Slussen (förutom ovan även Ny Färjeterminal Skeppsbrokajen, dock ej i genomförande)*

Program Roslagsbanans utbyggnad

Prognosen för året understiger budget med 112 mkr. Framflyttning av flertal betalpunkter för X15p projektet från år 2022 till 2023 påverkar med 223 mkr. Resterande är fördyringar med 110 mkr för bland annat kvarstående arbeten i Vallentunadepån som medför förskjutningar i tidplanen från 2021 till 2022. Fördyringar av projekten Frescati och Portvägen under 2022 avseende bemanning, material och åtgärder för grundvatten. Fördyring av projektet Täby Kyrkby-Kragstalund på grund av framflyttad utbetalning till leverantör från 2021 till 2022 då besiktningsanmärkningar förekom på projekt.

Totalprognosen understiger totalbudget med 4 mkr. Avvikelsen beror på en omklassificering från investering till drift på grund av kostnadsföring av hinderdetektorer inom Bana.

Program Bussdepåer
Prognosen för året understiger budget med 132 mkr. Avvikelsen beror främst på förskjuten entreprenadstart för Enlunda bussdepå från 2022 till 2023 på grund av vattendom (-175 mkr).

Avvikelsen är även hänförlig till Tomteboda där avslutande kvarvarande arbeten prognosticeras till +43 mkr under 2022, projektstängning var planerad till 2021 i investeringsplanen.

Totalprognosen är lika med totalbudget.

Program Slussen (inom Slussen)
Prognosen för året överstiger budget med 5 mkr. Avvikelsen beror på att kabelentreprenaden i projektet TES Kraft försenades från år 2021 till 2022-2023 på grund av Stadens arbeten och överklaganden i projektet.

Totalprognosen överstiger i delåret totalbudget med 46 mkr. Avvikelsen beror på högre materialpriser, felkalkylering samt tidsförskjutning orsakad av Stockholm Stads kringliggande projekt. Avvikelsen ligger inom ramen för de 15 procent som är godkända enligt investeringsriktlinjen samt är upptagen i förslag till investeringsplan 2023-3032 till en totalutgift på 485 mkr. Arbete pågår fortlöpande med att identifiera och mitigera avvikelser likt denna.

Bussterminal Slussen (inom Slussen)
Prognosen för året överstiger budget med 11 mkr. Avvikelsen beror på Stockholms Stads rapportering av produktionstidplan och slutkostnadsprognos som baseras på deras framdrift i arbetet. På grund av kvalitetsbrister i berget har flera av Stockholms Stads entreprenader startat senare än planerat.

Totalprognosen är lika med totalbudget. Projektet har dock störningar inom kvalitet samt ökade utgifter som riskerar att leda till förskjuten tidplan och ökad slutkostnadsprognos. Projektet arbetar kontinuerligt med uppföljning av kostnad, tid och innehåll.

Bussterminal Slussen brukarspecifik inredning (inom Slussen)
Prognosen för året understiger budget med 14 mkr. Avvikelsen beror dels på ny bedömning om när i tiden ingående entreprenader kan upphandlas och påbörjas utifrån Stockholm Stads tidplan för Bussterminalen, dels på begränsat tillträde till projektet vilket har förskjutit planerade arbeten.

Totalprognosen är lika med totalbudget. Osäkerheten kring Stockholms Stads tidplan för Bussterminalen riskerar påverka kostnaderna för projektet.

Saltsjöbanan och tunnelbaneentréer Slussen (inom Slussen)

Prognosen för året understiger budget med 37 mkr. Avvikelsen beror dels på att Stadens arbeten vid Mariagränd har förskjutits framåt i tiden, dels på det mängdkontrakt som är avtalat med entreprenören för ombyggnation av biljetthall Krysset som resulterar i lägre faktureringsgrad än tidigare bedömt. Vidare beror avvikelsen på att projekteringen för Saltsjöbanan inte har kunnat påbörjas enligt plan.

Totalprognosen understiger totalbudget med 4 mkr. Avvikelsen beror på omklassificering från utgift till kostnad inom samma objekt.

Röda linjens uppgradering
Prognosen för året understiger budget med 287 mkr. Avvikelsen beror främst på färre fordonsleveranser. I budget estimerades 25 fordonsleveranser medan det i prognos minskats till 19 leveranser under år 2022. Detta i enlighet med leveransplan i det nya framförhandlade avtalet med leverantör.

Totalprognosen är lika med totalbudget. Fordonen som levereras aktiveras löpande, totalt 33 stycken. Detta år har tio stycken hittills driftsatts.

Program Tvärbana Norr Solnagrenen
Prognosen för året understiger budget med 19 mkr. Avvikelsen beror på förseningar inom programmets signalprojekt där tidigare prognostiserade betalpunkter till Alstom skjuts fram från år 2022 till år 2023 på grund av bland annat förseningar avseende ATP[18].

Total prognos överstiger budget med 7 mkr. Avvikelsen beror på ökade utgifter inom programmets signalprojekt och förklaras bland annat av ombyggnad av trafiksignalanläggning, fordons reservhytter som förbereds för ATP, säkerhetsgranskningar med mera.

Program Tvärbana Norr Kistagrenen
Prognosen för året understiger budget med 452 mkr. Avvikelsen kan dels förklaras av att programmet har fått en ny tidplan i samband med nytt genomförandebeslut 2022. Förändrad betalprognos för anlitade entreprenörer och leverantörer bidrar till avvikelsen och avser endast omperiodisering över åren. Trafikstart för Ursviks Torg är flyttad från 2022 till 2023.

Byggnation av Rissne depå har utgått ur programmets omfattning och tagits bort ur prognos vilket påverkat fördelningen av prognosen över åren.

Total investeringsprognos överstiger budget med 2 mkr. Avvikelsen kompenseras av motsvarande lägre kostnader, dock är prognostiserad totalutgift för objektet inom ramen för totalbeslutet.

[18] Signalsäkerhetssystem Automatic Train Protection

Program Saltsjöbanan
Prognosen för året understiger budget med 169 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på förskjuten entreprenadstart från 2022 till 2023 för ombyggnad av mötesstationerna i Tattby och Fisksätra till dubbelspår (–147 mkr) orsakad av överklagade detaljplaner. Avvikelsen är även hänförlig till att inventering av fastigheterna inom projekt Lokala bullerskyddsåtgärder har tagit längre tid än planerat. Detta har bidragit till förskjutning av avrop för entreprenadåtgärder från 2022 till 2023 (–23 mkr).

Totalprognosen är lika med totalbudget.

Danviksbron
Prognosen för året understiger budget med 2 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på minskat estimat för bygghandlingsprojektering.

Totalprognosen överstiger totalbudget med 23 mkr. Prognos är i enlighet med godkänt genomförandebeslut. Uppdaterad kalkyl inför beslut visade på ökade priser för stål, mekanik/elstyrning såväl som byggherrekostnader.

Nya Spårvägsmuseet
Prognosen för året överstiger budget med 9 mkr. Avvikelsen beror på utgifter kopplade till åtgärder för att möta besiktningsanmärkningar inom brandsäkerhet.

Totalprognosen överstiger totalbudget med 215 mkr men är i linje med det förnyade genomförandebeslutet på 215 mkr, beslutat i Trafiknämnden i maj 2021. Invigningen blev förskjuten från 2021 till maj 2022 och berodde främst på sjukdomsbortfall orsakat av Covid-19, vilket föranlett omplanering och förseningar. Därav är objektet inte upptaget i investeringsplan 2022.

Handen bussterminal
Prognosen för året överstiger budget med 2 mkr. Avvikelsen beror på kvarvarande reserv för momsreglering kopplat till fastighetsbildning. Invigning och trafikstart är genomförd under 2021 men slutförhandlingar och reglering av genomförandeavtalet har försenats. Därav var objektet inte är upptaget i investeringsplan 2022. Objektet planeras att avslutas under 2022.

C20 uppgradering
Prognosen för året överstiger budget med 1 mkr. Avvikelsen beror på mindre produktionsförändringar.

Totalprognosen är lika med totalbudget. Cirka 117 C20-fordon på grön linje är nu uppgraderade. Produktionen flyter på med bra kvalitet.

Lilla Lidingöbron

Prognosen för året understiger budget med 13 mkr. Avvikelsen beror framförallt på försening hos Lidingö stads entreprenör.
Totalprognosen är lika med totalbudget.

Livstidsförlängning Gröna Linjen
Prognosen för året överstiger budget med 38 mkr. Avvikelsen beror på att leverantören levererar i en högre takt än planerat och att en betalstolpe är justerad för C20 uppgraderingens leverans avseende ombordssystemet.

Totalprognosen är lika med totalbudget.

Manöversystem röd och blå linje
Prognosen för året understiger budget med 31 mkr. Avvikelsen beror på förskjutning av produktionsstart på grund av ett förnyat planeringsbeslut.

Totalprognosen är lika med totalbudget.

Lågfrekvent underhåll X60, X60A, X60B
Prognosen för året understiger budget med 15 mkr. Avvikelsen beror på genomförda intervallförlängningar avseende X60/X60A och X60B. Den ekonomiska konsekvensen av detta blir att utgifter förskjuts framåt i tiden med hänvisning till de utökade underhållsintervallen.

Det finns en obalans i kilometeruttag mellan fordonstyperna X60X60A och X60B, till exempel trafikerar X60B Uppsala vilket innebär fler kilometer. Detta har justerats i T22 (Trafikplan 2022) nu efter sommaren men enligt plan fullt ut 2023.

Totalprognosen är lika med totalbudget.

Utbyte av hissar och rulltrappor
Prognosen för året understiger budget med 70 mkr. Avvikelsen beror till största delen på tidsförskjutning på grund av att rulltrappsupphandlingen blev överprövad i förvaltningsrätten och kammarrätten under 2021. Förskjutningen beror också på otillfredsställande rulltrappskonstruktion samt problem i vertikalhissleveranser på grund av Covidnedstängning i Shanghai.

Totalprognosen är lika med totalbudget.

Utbyggnad av Älvsjö depå
Prognosen för året understiger budget med 92 mkr. Avvikelsen beror på att projektet har varit tvungen att skjuta fram tidplanen på grund av pandemin, och på världsläget som orsakat leveransproblem. Till följd av det så ligger arbetena efter och projektet hinner inte genomföra alla de planerade arbeten som skulle ske 2022. Projektets

tidplan har förlängts till 2026 vilket innebär att medel mellan åren 2022-2025 förflyttats i linje med de arbeten som planeras varje år.

Totalprognosen är lika med totalbudget.

Rissne tunnelbanedepå
Prognosen för året understiger budget med 59 mkr. Avvikelsen beror på att medel avseende tvätt- och saneringshallen har flyttats från 2022 till 2024. Även förskjutning av produktion beroende på säkerhetsprövning, avtalsskrivning med entreprenör samt försenat tillträde till östra verkstaden.

Totalprognosen är lika med totalbudget. Arbete pågår för att utreda olika utföranden för tvätt- och saneringshallen. Nya utförandet fastställs genom ett förnyat genomförandebeslut som är planerat till mars 2023.

Livstidssäkrade åtgärder X10p fordon
Prognosen för året understiger budget med 40 mkr. Vid tidpunkten för budgeten hade projektet inte en beslutad omfattning. När omfattningen i efterhand beslutades ändrades prognosen baserat på de aktiviteter som projektet ska genomföra.

Totalprognosen understiger totalbudget med 22 mkr. Avvikelsen beror på en ombokning mellan investering och drift som gjordes i samband med upphandling av tjänster för att hantera komponenter som slutar tillverkas. Dessa tjänster redovisas som driftskostnader.

Roslagsbanan Lindholmen – Kårsta
Prognosen för året överstiger budget med 2 mkr. Avvikelsen beror på en ökad omfattning för systemhandlingar.

Totalprognosen överstiger totalbudget med 4 mkr. Avvikelsen beror på ökad omfattning för systemhandlingar.

Banåtgärder Söderströmsbron
Prognosen för året överstiger budget med 11 mkr. Avvikelsen beror på att prognosen är uppdaterad enligt förnyat genomförandebeslut för att kunna slutföra genomförandet av upprustningen av bananläggningen för tunnelbanan på Söderströmsbron mellan Slussen och Gamla Stan.

Objektet är inte upptaget i investeringsplan 2022. I förslag till investeringsplan 2023 är objektet upptaget till en totalutgift på 270 mkr.

Högvärdeskomponenter X60B
Prognosen för året överstiger budget med 38 mkr. Avvikelsen beror på tidigarelagd leverans avseende högvärdeskomponenter, verktyg och boggier.

Totalprognosen är lika med totalbudget.

Kamera- och monitorutrustning pendeltåg
Prognosen för året understiger budget med 120 mkr. Avvikelsen beror på att prognosen är fördelad enligt förskjutna leveranser år 2022-2023. Genomgörandebeslut för detta objekt togs i Trafiknämnden i juni 2021.

Totalprognosen understiger totalbudget med 7 mkr. Avvikelsen beror på att totalprognosen är i linje med genomförandebeslutet på 293 mkr.

Märsta busstvätthall (tidigare ospecificerad)
Prognosen för året understiger budget med 3 mkr. Avvikelsen beror på att projektets tidplan har förlängts vilket skjuter fram planerade betalningar under året till nästa år.

Totalprognosen överstiger totalbudget med 9 mkr. Avvikelsen beror på att förutsättningar för ombyggnationen ändrats då mycket större del av befintlig byggnad behöver rivas. Betongplattan behöver rivas och gjutas från grunden, likaså väggar och tak. Tidplanen förlängs med cirka 5 månader vilket föranleder utgiftsökningar. I förslag till investeringsplan 2023-32 är objektet upptaget till en totalutgift på 101 mkr.

Bussterminal Barkarby

Prognosen för året överstiger budget med 6 mkr. Avvikelsen beror på att start av genomförandefasen sker tidigare jämfört med budgeten.

Totalprognosen överstiger totalbudget med 18 mkr. Totalprognosen är i enlighet med genomförandebeslutet som togs i Trafiknämnden den 23 maj 2022.

Roslagsbanan ersättning X10p
Prognosen för året understiger budget med 10 mkr. Avvikelsen beror på att tidplanen är uppdaterad i enlighet med färdigställt åtgärdsval vilket är i enighet med beslutat genomförandebeslut i regionfullmäktige i maj 2022.

Totalprognosen är lika med totalbudget.

SL Lås
Prognosen för året överstiger budget med 8 mkr. Avvikelsen beror på pågående ekonomisk uppgörelse med leverantör Tidomat.

Totalprognosen understiger totalbudget med 31 mkr. Avvikelsen beror på paketering av utförda aktiviteter och nedstängning av offline projektet.

Tabell: Avvikelse prognos i jämförelse med budget för objekt med inriktnings- och planeringsbeslut

	Investeringsobjekt > 100 mkr med inriktning- eller planeringsbeslut) (Mkr)	Utgift 2022	Prognos 2022	Budget 2022	Budget avvik.	Upparb grad utf/bud	Total ack utgift	Total prognos	Total budget invplan 2022	Total budget avvik.	Total upparb grad	Färdig-ställande år
*	15012 - Ny färjeterminal Skeppsbrokajen	0	3	37	-34	1%	6	137	89	48	7%	2025
	15016 - Effektiv trafikledning	6	15	22	-6	28%	6	295	47	248	13%	2025
	30005 - Spårväg Syd	25	50	67	-17	38%	119	5 392	5 394	-2	2%	2034
	30042 - Spårväg Syd- fordon och depå	2	6	5	1	29%	2	1 600	1 600	0	0%	2034
	30015 - Bussterminal Nacka Centrum	1	48	3	45	30%	10	516	520	-4	2%	2031
	30027 - Nockebybanan ersättning till Akka 4	6	9	78	-69	7%	8	376	377	0	2%	2025
	30033 - Roslagsbanan till City	22	44	67	-23	33%	99	9 680	9 682	-2	1%	2037
	20010 - Upprustning Södra Götgatan	3	6	4	3	76%	12	558	339	219	3%	2031
	20018 - Brandskyddsåtgärder tunnelbana	8	13	14	-2	58%	33	851	851	0	4%	2027
	20025 - Framtida Radiokommunikation	0	4	4	0	0%	0	300	496	-196	0%	2027
	30048 - Saltsjöbanan FUT	1	11	20	-9	5%	1	1 360	1 360	0	0%	2027
	30019 - Hässelbygrenen	0	0	15	-15	0%	3	307	307	0	1%	2027
	30064 - Bytespunkt Sundbyberg	0	1	3	-2	10%	4	145	90	55	4%	2032
	Totalt	**74**	**211**	**338**	**-127**	**22%**	**303**	**21 517**	**21 151**	**366**	1%	

** inom Slussen*

Ny färjeterminal Skeppsbrokajen (inom Slussen)

Prognosen för året understiger budget med 34 mkr. Avvikelsen beror på att projekteringen inte har kunnat påbörjas enligt plan.

Totalprognosen överstiger totalbudget med 48 mkr då nuvarande förslag innefattar en terminalbyggnad. Avvikelsen beror på att budgeterad totalutgift i 2022 års investeringsplan baserade sig på en färjeterminal utan terminalbyggnad. Projektet pausades i väntan på vidare utredning av de olika alternativen till utformning och kalkylen uppdaterades utifrån nya förutsättningar.

Effektiv trafikledning

Prognosen för året understiger budget med 6 mkr. Avvikelsen beror på att planeringsfasen estimeras bli billigare än tidigare beräknat.

Totalprognosen överstiger totalbudget med 248 mkr. Avvikelsen beror på att objektet tidigare tillhörde Anpassning trafikstyrning som sedan delats i tre objekt och medel har behövt tillskjutas andra prioriterade området inom det tidigare objektet vilket medfört att det nu fristående objektet Effektiv trafikledning är underfinansierat i Investeringsplan 2022. I förslag till investeringsplan 2023-2032 är objektet upptaget till en totalutgift på 295 mkr.

Spårväg Syd
Prognosen för året understiger budget med 17 mkr. Avvikelsen beror på att investeringsplanen är anpassad till överenskommen betalplan enligt Sverigeförhandlingens ramavtal 6, som fastställdes i tidigt skede. Prognos baseras på senast estimerad resursåtgång för planeringsarbetet 2022.

Totalprognosen understiger totalbudget med 2 mkr. Avvikelsen beror på balansering av estimerade driftskostnader inom samma objekt.

Spårväg Syd- fordon och depå
Prognosen för året överstiger budget med 1 mkr. Avvikelsen förklaras av att investeringsplanen lades i tidigt skede med antagande om projektstart kvartal 3 2021. Projektet startade upp kvartal 1 2022. Prognos bygger på estimat framtagna vid uppstart av projektet.

Totalprognos är lika med totalbudget.

Bussterminal Nacka Centrum
Prognosen för året överstiger budget med 45 mkr. Avvikelsen beror på principöverenskommelse mellan trafikförvaltningen och Nacka kommun som genererat beslut om fortsatt planeringsfas i Trafiknämnden i april 2022 och i Regionfullmäktige i juni 2022.

Totalprognosen understiger totalbudget med 4 mkr. Avvikelsen beror på omklassificering från utgift till kostnad inom samma objekt.

Nockebybanans ersättning för Akka 4
Prognosen för året understiger budget med 69 mkr. Avvikelsen beror på att genomförandefasen som budgeterades till 72 mkr för 2022 har skjutits fram till att börja sommaren 2023. Det har påverkats av att beslutet för planeringsfasen togs efterföljande, november 2021, av Regionfullmäktige.

Totalprognosen är lika med totalbudget.

Roslagsbanan till City
Prognosen för året understiger budget med 23 mkr. Avvikelsen beror på att investeringsplanen är anpassad till överenskommen betalplan enligt Sverigeförhandlingens ramavtal 6, som fastställdes i tidigt skede. Prognos baseras på senast estimerad resursåtgång för planeringsarbetet 2022.

Totalprognosen understiger totalbudget med 2 mkr. Avvikelsen beror på omklassificering från utgift till kostnad inom samma objekt.

Upprustning Södra Götgatan

Prognosen för året överstiger budget med 3 mkr. Avvikelsen beror på omfattningsförändringar i det förnyade planeringsbeslutet i december 2021.

Totalprognosen överstiger totalbudget med 219 mkr. Södra Götgatan är ett samverkansprojekt mellan trafikförvaltningen och staden i syfte att minimera omgivningspåverkan i samband med förvaltningens arbeten med att trygga tunnelkonstruktionen genom tätskiktsbyte, samt stadens arbeten med upprustning av gatumiljön.

Projektets förutsättningar har ändrats sedan planeringsfasen påbörjades för ca 4 år sedan och fått utökad omfattning. För att säkerställa driften av tunnelbanan behöver projektet inkludera hela tunnelbanans betongtunnel, vilket medför att tidigare utelämnade korsningar vid Folkungagatan och Ringvägen inkluderas i omfattningen. Därtill behöver projektet planera för ett scenario där Stockholms Stad väljer att inte upprusta gatumiljön i samband med tätskiktsarbetena, vilket i så fall medför att trafikförvaltningen ansvarar för återställande av gatumiljön. I den nya överenskommelsen med staden tar trafikförvaltningen ansvaret som byggherre, vilket medför ökade utgifter för projektorganisationen. Då detta är ett samverkansprojekt har Stadens förseningar även medfört att trafikförvaltningens projekt blivit försenat, med ökade utgifter som följd.

Brandskyddsåtgärder tunnelbana

Prognosen för året understiger budget med 2 mkr. Avvikelsen beror på att genomförandefasen är justerad och uppdaterad mot den nya genomförandetidplanen.

Totalprognosen är lika med totalbudget.

Framtida radiokommunikation

Prognosen för året överensstämmer med årets budget.

Totalprognosen understiger totalbudget med 196 mkr och är i enighet med inriktningsbeslutet taget i trafiknämnden i april 2022.

Saltsjöbanan FUT

Prognosen för året understiger budget med 9 mkr. Avvikelsen förklaras av att investeringsplanen lades i tidigt skede med antagande om en tidigare projektstart. Projektet startade upp kvartal 2 2022. Prognos bygger på estimat framtagna vid uppstart av projektet.

Totalprognosen är lika med totalbudget.

Hässelbygrenen

Prognosen för året understiger budget med 15 mkr. Avvikelsen förklaras av att planeringsfasen har senarelagts jämfört med investeringsplanen.

Totalprognosen är lika med totalbudget.

Bytespunkt Sundbyberg
Prognosen för året understiger budget med 2 mkr. Avvikelsen beror på förskjuten planeringsfas jämfört med ursprunglig plan.

Totalprognosen överstiger totalbudget med 55 mkr. Totalutgiften har uppdaterats efter parternas mer ingående planering av bytespunkterna utformning och ansvarsfördelning mellan parterna.

5.3.4 Kommande investeringsbeslut för investeringsobjekt >300 mkr

Investeringsobjekt	Typ av beslut	Investeringsutgift beslut, mkr	Total investeringsutgift, mkr	Datum beslut nämnd / bolagsstyrelse	Datum planerat beslut RS/RF
Bussdepåförsörjning	Inriktningsbeslut	57	6 200	2022-05-23	
Roslagsbanan fordon, depå, elkraft	Inriktningsbeslut	32	4 505	2022-05-23	

6 Nämnd-/styrelsebehandling

Delårsrapporten för 2022 behandlas i Trafiknämnden den 27 september 2022.

Stockholm 2022-09-09

David Lagneholm
Förvaltningschef

Catarina Strömsten- Falkenmark
Avdelningschef
Verksamhetsstyrning och ekonomi

Bilagor
1-2 Specifikationer för SL och WÅAB
3 Utökad analys avseende biljettintäkter
A1 uppdrag Regionfullmäktige
A2 uppdrag Trafiknämnden
Indikatorer beslutade av Trafiknämnden
Plan för intern kontroll 2022, delårsrapportering

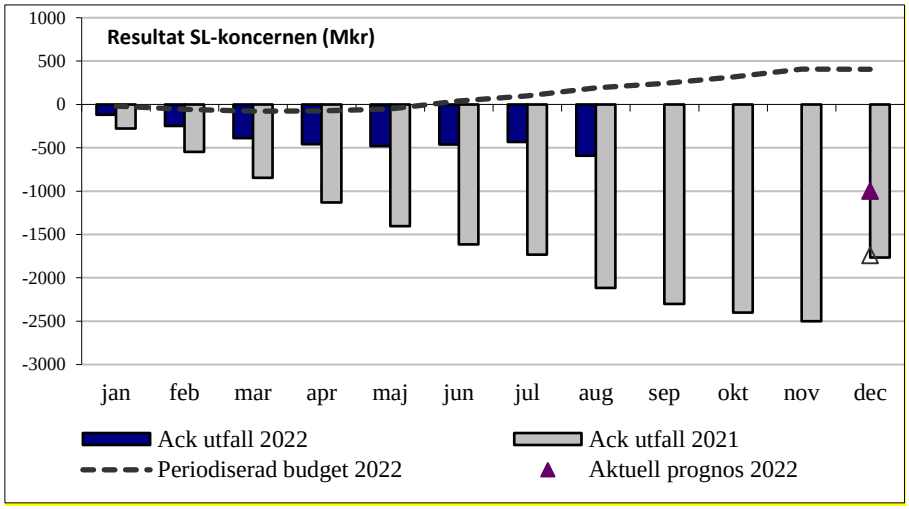
Trafiknämnden/trafikförvaltningen

Bilaga 1-3 till

Delårsrapport per augusti 2022

1. SL-koncernen
2. WÅAB
3. Utökad analys biljettintäkter SL och WÅAB

Bilaga 1 - SL-koncernen



Resultaträkning Mkr	Ack utfall 2208	Ack budget 2208	Avvik utf-bu 2208	Ack utfall 2108	Föränd fg år %	Prognos 2022	Budget 2022	Avvik PR-BU	Bokslut 2021	Ack utfall 2208*
Verksamhetsanslag	6 834	6 834	0	6 602	3,5%	10 251	10 251	0	9 902	6 862
Biljettintäkter	5 291	6 379	-1 088	3 438	53,9%	8 360	9 920	-1 560	5 941	5 291
Uthyrning fordon	925	934	-8	925	0,0%	1 385	1 389	-4	1 387	925
Uthyrning lokaler	605	602	3	585	3,3%	919	902	17	882	605
Reklam	231	240	-8	245	-5,6%	348	359	-11	359	231
Övriga intäkter	845	688	157	759	11,2%	1 637	1 027	610	2 507	967
Verksamhetens intäkter	**14 731**	**15 675**	**-945**	**12 555**	**17,3%**	**22 900**	**23 848**	**-948**	**20 979**	**14 881**
Personalkostnader	4	7	-3	0	1457,1%	7	11	-4	-5	2
Köpt trafik (AB SL)	-9 779	-9 670	-109	-9 010	8,5%	-15 089	-14 641	-448	-14 063	-9 779
Köpt trafik (WÅAB)	-336	-293	-43	-299	12,4%	-475	-412	-63	-410	-336
Drift och underhåll	-1 430	-1 652	222	-1 357	5,4%	-2 466	-2 546	79	-2 234	-1 430
Övriga kostnader	-1 271	-1 245	-26	-1 506	-15,6%	-2 036	-1 910	-127	-2 311	-1 391
Verksamhetens kostnader	**-12 812**	**-12 853**	**41**	**-12 171**	**5,3%**	**-20 061**	**-19 498**	**-562**	**-19 023**	**-12 934**
Avskrivningar	-2 204	-2 334	130	-2 163	1,9%	-3 331	-3 501	170	-3 337	-2 204
Finansnetto	-307	-297	-11	-336	-8,6%	-506	-445	-61	-481	-321
Resultat	**-593**	**191**	**-785**	**-2 117**		**-997**	**404**	**-1 401**	**-1 862**	**-578**

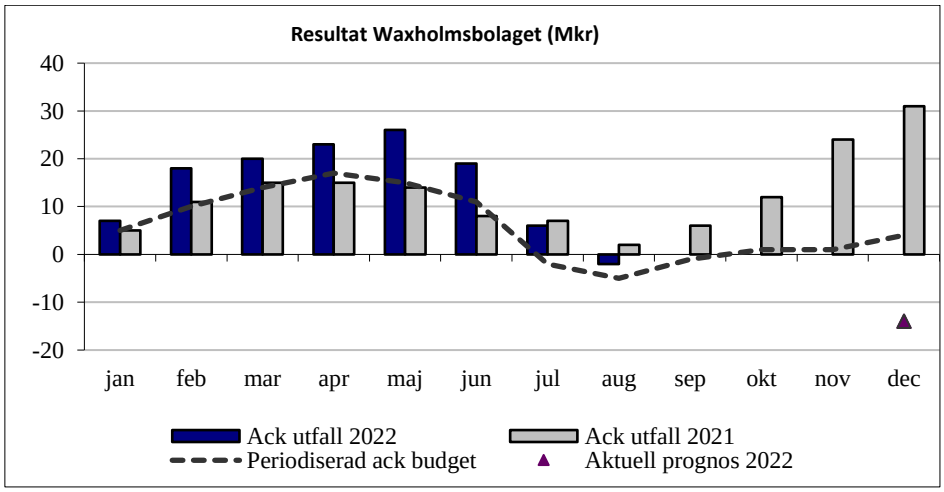
Inklusive verksamhetsinterna intäkter och kostnader.

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

**Avser legal SL-koncern (SL inklusive verksamhet avseende utbyggd tunnelbana).*

Investeringar SL-koncern, mkr	Årets utgift 2208	Prognos 2022	Budget 2022	Avvik PR-BU	Upparb UTF/BU
Specificerade investeringar	1 645	4 353	5 990	-1 637	27%
Ospecificerade investeringar	492	1 235	1 212	23	41%
SL-koncern totalt	**2 137**	**5 588**	**7 202**	**-1 613**	**30%**
Varav ersättningsinvesteringar	*858*	*2 059*	*2 224*	*-164*	*39%*

Bilaga 2 – Waxholmsbolaget (dotterbolag till AB SL)



Resultaträkning Mkr	Ack utfall 2208	Ack budget 2208	Avvik utf-bu 2208	Ack utfall 2108	Föränd fg år %	Prognos 2022	Budget 2022	Avvik PR-BU	Bokslut 2021
Verksamhetsanslag	298	298	0	283	5,2%	447	447	0	425
Biljettintäkter	69	59	10	52	32,6%	77	71	7	63
Övriga intäkter	70	74	-4	77	-8,9%	97	107	-9	122
Verksamhetens intäkter	**437**	**431**	**6**	**412**	**6,0%**	**622**	**625**	**-3**	**609**
Personalkostnader	0	0	0	-1	-117,3%	0	0	0	-1
Köpt trafik	-336	-293	-43	-299	12,4%	-475	-412	-63	-410
Drift och underhåll	-53	-90	37	-59	-10,1%	-81	-128	48	-91
Övriga kostnader	-16	-20	4	-17	-6,3%	-28	-31	3	-24
Verksamhetens kostnader	**-405**	**-404**	**-2**	**-376**	**7,8%**	**-584**	**-571**	**-12**	**-526**
Avskrivningar	-31	-32	0	-32	-1,1%	-49	-47	-2	-50
Finansnetto	-2	-1	-1	-2	-5,7%	-2	-2	0	-2
Resultat	**-2**	**-5**	**3**	**2**		**-14**	**4**	**-18**	**31**

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 2208	Prognos 2022	Budget 2022	Avvik PR-BU	Upparb UTF/BU
Nyinvesteringar	2	8	37	-29	5%
Ersättningsinvesteringar	1	6	49	-44	3%
WÅAB totalt	**3**	**14**	**86**	**-73**	**4%**

Bilaga 3 – Utökad analys biljettintäkter SL och WÅAB

Biljettintäkter SL-trafiken

Utveckling biljettintäkter

Efter en svag inledning på året till följd av kvarvarande restriktioner, har resande och biljettintäkter ökat successivt under våren. Resandenivån, mätt som påstigande, uppgick under sommaren till cirka 80 procent av 2019 års nivå och fusket har återgått till nivåer som närmar sig 2019 års nivå. Andelen enkelbiljetter är fortsatt hög och motsvarar drygt 40 procent av intäkterna.

Inför sommaren har en avgiftsfri sommarlovsbiljett delats ut till ungdomar mellan 10-18 år som är skrivna i regionen. Satsningen finansieras genom ett stöd från Region Stockholm och syftar till att få unga att återvända till kollektivtrafiken efter pandemin. Biljetterna gällde för fritt resande under juni-augusti och totalt har drygt 200 000 stycken biljetter delats ut, motsvarande ett försäljningsvärde om cirka 150 mkr. Möjligheten att resa utan avgift för ungdomar har medfört minskad försäljning av rabatterade biljetter i ordinarie sortiment om cirka -49 mkr. Redovisningsmässigt ger hanteringen en intäkt om 150 mkr i AB SL och motsvarande kostnad i trafikförvaltningen. Sett enbart till AB SL blir nettoeffekten på biljettintäkterna därmed +100 mkr, som ett resultat av sålda sommarlovsbiljetter minskat med intäktsbortfall i ordinarie sortiment. På koncernnivå elimineras försäljningen mellan bolagen. En utvärdering pågår.

På regionnivå blir nettoeffekten av sommarlovsbiljetterna -49 mkr, och för trafiknämnden blir nettoeffekten +11 mkr på grund av att trafiknämnden för ett regioninternt bidrag.

För perioden januari-augusti uppgår biljettintäkterna i SL-trafiken till 5 222 mkr, -1 098 mkr lägre än rapporterad budget (-17,4 procent).

Rapporterad budget är baserad på den resandebedömning som gjordes vid budgettillfället, vilken i genomsnitt motsvarar 80 procent i jämförelse med ett normalår (2019). Den inkluderar också en kompenserande post för att uppnå bedömningen av intäktsnivån som gjordes före pandemins start. Jämförelse mot budget görs i detta dokument till underliggande budget exklusive denna kompenserande post.

Genomsnittligt resande till och med juli uppgår till 75 procent av den nivå som rådde före pandemin. Biljettintäkterna överträffar dock ändå budget tack vare en större andel enkelbiljetter, för vilka intäkten per resa generellt

sett är högre än för resa med periodbiljett. Överströmningen mot en större andel enkelbiljetter uppstod under pandemin och håller fortfarande i sig. Jämfört med motsvarande period 2021 visar biljettintäkterna en positiv avvikelse på +1 836 mkr, motsvarande +54,2 procent.
Den 4 januari 2022 genomfördes en höjning av biljettpriserna på i genomsnitt cirka 2,1 procent i hela sortimentet.

Analys utfall mot budget

Ackumulerade biljettintäkter uppgår till 5 222 mkr. Jämfört med underliggande budget som bedömdes som rimlig vid budgeteringstillfället är avvikelsen +407 mkr (+8,5 procent). Jämfört med budget är det framförallt periodbiljetterna som överträffar budget ackumulerat.

Ökat distansarbete har lett till förändrade resvanor och den större andel enkelbiljetter i förhållande till periodbiljetter som vi såg under pandemin håller fortsatt i sig. Intäkter från enkelbiljetter står ackumulerat för cirka 40 procent av de totala biljettintäkterna, att jämföra med cirka 29 procent under normalår (2019). Enkelbiljett är mer ekonomiskt fördelaktig för resenärer som reser sällan, samtidigt bidrar det med en högre intäkt per resa.

Periodbiljetter överträffar budget med +374 mkr, motsvarande +14,2 procent, varav cirka +85 mkr förklaras av effekter från avgiftsfri sommarlovsbiljett. 30-dagarsbiljetter står för +157 mkr av avvikelsen, där försäljningen ökat under vår och sommar. Årsbiljetter avviker med +53 mkr, där försäljningen inte sjunkit i den omfattning som befarades, även om viljan att köpa längre periodbiljetter naturligt minskat jämfört med före pandemin.

Korta periodbiljetter (24-, 72-timmars och 7-dagarsbiljetter) uppvisar en ökning mot budget, +40 mkr, +31,3 procent.

Användandet av *enkelbiljetter och reskassa* överstiger totalt sett budget med +19 mkr (+0,9 procent). Effekter från sommarlovsbiljetten i form av lägre volymer under sommaren påverkar jämförelsen med uppskattningsvis -34 mkr. Resande med reskassa har minskat samtidigt som försäljningen av enkelbiljetter i egna digitala kanaler ökat. Av alla sålda enkelbiljetter står Res med betalkort för cirka 40 procent av den totala försäljningen medan försäljningen i app står för cirka 30 procent. I maj lades ombudsförsäljningen över till det nya biljettsystemet vilket bland annat innebär att möjligheten att ladda reskassa hos ombud inte längre finns kvar.

Tabell: ackumulerad avvikelse för biljettintäkter 2021 mot budget respektive föregående år. Avvikelserna är grupperade utifrån volym, pris och övrigt.

Förklaringsposter aug 2022, mkr	Ack mot budget	Ack mot 2021
Volym (antal biljetter och resande)	230	1 583
Pris	163	229
Övrigt	-1 491	24
Summa förklaringsposter	**-1 098**	**1 836**

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 poster står för +230 mkr mot budget, där cirka +100 mkr är nettopåverkan från sommarlovsbiljetterna på biljettintäkterna. Året inleddes med dämpade volymer till följd av de restriktioner som infördes i slutet av 2021. Sedan restriktionerna släpptes och SL åter igen välkomnade resenärerna i trafiken har resandet ökat i takt med ökad närvaro på jobb och ökade sociala kontakter. Budgeten baserades på ett resande på nära 80 procent medan utfallet ackumulerat juli uppgår till cirka 75 procent. En större andel enkelbiljetter har, liksom under 2021, bidragit till att intäkterna ändå överträffar budget.

Pris
Prisrelaterade effekter står för en positiv avvikelse mot budget på +163 mkr. Detta inkluderar så kallade mixeffekter vilka beror på resenärers förändrade biljettpreferenser, resandevanor och förhållandet mellan biljetter till fullt respektive rabatterat pris.

Övrigt
Övriga förklaringsvariabler inkluderar den kompenserande post som budgeterats för att uppnå en bedömd intäktsnivå (100%) innan pandemins start.

Effektivitet
Sedan restriktionerna togs bort i februari 2022 har resandenivån ökat successivt och biljettkontroller sker sedan 1 mars i normal omfattning. Under våren startades flera insatser upp i samarbete med polis, trafikutövare och trygghetsresurser med främsta mål att tillsammans verka för ökad betalningsvilja. Dessa insatser kommer att fortsätta under hösten.

Under våren fastställdes rapporten över fusket 2021. Från rekordhöga nivåer under 2020, med begränsade biljettkontroller och stängda framdörrar, sjönk fusket gradvis under 2021 i takt med bland annat

införandet av skyddsglas i buss och återupptagande av kontroller i större omfattning. Under hösten 2021 förbättrades fusknivån och för helåret blev resultatet i genomsnitt 5,4 procent.

De månatliga fusk-mätningarna ”Mini SL” visar glädjande nog på fortsatt nedåtgående fusk som närmar sig 2019 års nivå. Antalet utställda tilläggsavgifter i förhållande till antal genomförda kontroller visar också en nedåtgående trend.

I augusti startade ett försök med påstigning i samtliga dörrar på stombusslinje 4 i syfte att förbättra framkomligheten. Försöket pågår till midsommar 2023 och har föregåtts av mätningar inför kommande utvärdering.

Arbetet med att utveckla ett nytt biljettsystem för att ersätta det befintliga fortgår och många områden berörs. I maj lanserades det nya, gröna SL-kortet vilket skapade stor efterfrågan under sommaren. Ombud och spärrkiosker gick samtidigt över till att sälja biljetter i det nya biljettsystemet vilket innebär att de inte längre säljer biljetter till SL Accesskortet, till exempel laddar reskassa. Generellt innebär de förändringar som genomförs en förenkling för resenärerna och innebär även att SL:s biljettförsäljning i egna kanaler stärks vilket på sikt leder till lägre försäljningsomkostnader.

Analys mot föregående år

Merparten av avvikelsen är volymrelaterad. Biljettintäkterna överträffar föregående år tack vare en uppåtgående resandekurva och högre betalningsvilja. Totalt överstiger de motsvarande period 2021 med +1 836 mkr, en ökning på motsvarande +54,2 procent.

Volym

Volymrelaterade faktorer påverkar jämförelsen mot föregående år med +1 583 mkr. Resandet, mätt som påstigande, uppnådde ackumulerat augusti 2021 knappt 60 procent av resandet under normalår (2019) medan motsvarande siffra 2022 är cirka 75 procent. Under 2021 gällde restriktioner och påstigande på buss skedde genom bakdörren vilket bidrog till ökat intäktsbortfall och fusk. Framdörrarna öppnades successivt i takt med installation av skyddsglas under vår/sommar. Inledningsvis gällde restriktioner även 2022 och under en knapp månad även stängda framdörrar, men sedan restriktionerna togs bort i februari har resandet ökat successivt.

Pris

Prisrelaterade effekter uppgår till +229 mkr och kommer till lika delar från enkel- som periodbiljetter. I början av januari höjdes priset på biljetter med i genomsnitt 2,1 procent.

Övrigt
Den totala skulden till resenärerna avseende reskassa uppgår vid utgången av augusti till 285 mkr, vilket är en minskning med 66 mkr sedan utgången av april. Under våren öppnades möjligheten att ladda mindre belopp på reskassa i syfte att förmå resenärer att resa upp sitt kvarvarande saldo innan reskassa avslutas. Tidigare beloppsgräns var 100 kronor men det är nu möjligt att ladda så lite som 1 krona. Resande med reskassa har minskat och i augusti månad står det för cirka 4 procent av de totala intäkterna mot närmare 20 procent i augusti 2021. Övergången har framförallt skett till övriga enkelbiljetter, såsom resa med betalkort och köp i app men även enkelbiljetter till SL kort.

Biljettintäkter WÅAB-trafiken

Utveckling biljettintäkter

Biljettintäkterna uppgår till och med augusti till 69,0 mkr, vilket är +9,6 mkr högre än budget (+16,2 procent).

Inledningen av året uppvisade en lägre intäktsnivå jämfört med budget till följd av de förlängda covid19-restriktionerna. Från och med april månad vände utvecklingen och första tertialets intäkter summerade knappt över budget tack vare april månads stora positiva avvikelse.

Andra tertialet har överlag inkommit på en hög intäktsnivå, högre jämfört med både budget, föregående år och normalåret 2019.

Jämfört med motsvarande period januari – augusti 2021 visar biljettintäkterna en positiv avvikelse på +17,0 mkr, motsvarande + 32,6 procent. Föregående år påverkades i stort sett hela motsvarande period i stor utsträckning av pandemin med begränsat antal platser ombord. Vid jämförelse med ett normalår (2019) är årets avvikelse mer begränsad, +0,7 mkr motsvarande +1,0 procent.

Priserna i Waxholmsbolagets biljettsortiment höjdes i början av januari 2022 med motsvarande nivå som SL-biljetterna, i genomsnitt med cirka 2,1 procent.

Analys utfall mot budget

Budgeterade intäkter baseras på en resandebedömning och antagande som i genomsnitt motsvarar 80 procent av ett normalår (2019).

Årets resande uppgår till knappt 85 procent av 2019 års nivå i genomsnitt obeaktat påverkan av nya pendelbåtsförsökslinje L83 som i viss mån påverkar med förflyttning av resande från skärgårds- till pendelbåtstrafik. Beaktat L83-trafiken uppgår årets resande till cirka 95 procent av 2019 års resandenivå.
Sjötrafiken återgick till hundra procents kapacitet i mitten av februari, för samtliga fartyg, efter att restriktioner och begränsningar släpptes i början av februari.

Tidig påsk bidrog till fler dagsresenärer och högre intäkter för april. Vidare har giltighetsperioden för tillämpning av SL-kortet kortats av till 29 april, från att tidigare normalt avslutats runt den 10-12 maj, vilket medför att fler betalt WÅAB-taxa under maj månad jämfört med tidigare år.

Under högsäsong juni till och med augusti har ett högre resande jämfört med budgetantagande väsentligt bidragit till de högre intäkterna.

Analys mot föregående år

Biljettintäkternas positiva avvikelse jämfört med föregående år är främst volymrelaterad. Full kapacitet under sjötrafikens högsäsong medför stor positiv påverkan jämfört med förra sommarens kapacitetsbegränsning till följd av covid19-restriktionerna.

Resandet inom skärgårdstrafiken visar en uppgång med antal påstigande jämfört med föregående år om totalt +235 000 (+24,3 procent).

Utöver fler resande finns även prisrelaterade effekter som prishöjningen i början av året, effekt av kortare giltighetsperiod av SL-taxa.

Det är enkelbiljetterna, biljetter som köps vid varje enskild resa, som står för största delen av intäktsökningen jämfört med föregående år. Denna uppgår till +15,9 mkr av den totala intäktsökningen +17,0 mkr.

Jämfört med 2019 och delar av 2020 ingår idag en viss andel avgångar på sträckan Stockholm-Vaxholm i den nya försökslinjen, pendellinje 83 med SL-taxa, som tidigare trafikerades av Waxholmsbolaget. Försökslinjen startades i mitten av augusti 2020. Antal resande under perioden januari – augusti i år uppgår till 148 000 resande jämfört med 89 000 resande föregående år motsvarande period. Utan denna förflyttning till pendelbåts-trafik hade skärgårdstrafiken haft fler resande och högre biljettintäkter.

Region Stockholm

Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

Bilaga A1 Uppdrag, Regionfullmäktige

Delår 2022

1 Uppdrag

Bild: Antal uppdrag och status



Trafikförvaltningen har 12 uppdrag från Regionfullmäktige. Samtliga uppdrag löper enligt plan.

1.1 Långsiktig ekonomisk uthållighet

1.1.1 Ett resultat i balans

Uppdrag	Status	Kommentar
Säkra kostnadskontroll, genomföra kostnadseffektiva upphandlingar och utveckla effektivt resursutnyttjande **Beskrivning** Trafiknämnden uppdras att säkra kostnadskontrollen, genomföra kostnadseffektiva upphandlingar och utveckla arbetet med effektivt resursutnyttjande avseende såväl administration som verksamhet. **Diarienr** RS 2020-0775 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2022 **Uppdragstyp** Beslut budget **Uppdraget beräknas avslutas** 4e kvartalet 2022	Pågående enligt plan	**Delår 2022** Inom uppdraget att säkra kostnadskontroll arbetar trafikförvaltningen bland annat med utvecklingen av arbetssätt i investeringsprocessen i tidiga skeden, prognoser, dashboard och nyckeltaluppföljning. Systemstödet har förbättrats och skapar enkelhet i ekonomistyrning av projekt. Aktiveringar och avskrivningskostnader avseende FUT:s anläggningar har integrerats i befintlig systemlösning. Arbetet pågår med att ta fram en ny modell för trafikförvaltningens långsiktiga finansiella planering, så kallad 10 årsplan. Nya biljettsystemet skapar förutsättningar för fortsatt stabil intäktssäkring från resenärer, god intern kontroll i transaktionsflödet, kostnadseffektiv och framtidssäkrad lösning för resenärerna, samt en samlad teknisk plattform för hantering av biljetter inklusive betalning, visering, validering och ekonomisk redovisning. Inom uppdraget att genomföra kostnadseffektiva upphandlingar pågår ytterligare kvalitetssäkring av upphandlingsplanen. Arbetet fortsätter också med att rekrytera medarbetare och få ner antal vakanser. Fortsatt stegvis implementering av processorienterat arbetssätt och tvärfunktionellt arbete liksom arbete med att öka graden av affärsmässighet på förvaltningsnivå. Inom ramen för FC-aktiviteten intern effektivitet görs en kraftsamling för att använda interna resursen optimalt, effektivt och hållbart. Se vidare delårsrapport kapitel 1.3 Ledningens åtgärder.

1.2 En hållbar regional utveckling

1.2.1 Region Stockholm stärker ett hållbart resande så att klimatpåverkan från transporter minskar

Uppdrag	Status	Kommentar
Förslag till genomförandeavtal för Tunnelbanestation Hagalund, Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan, Spårväg syd och Roslagsbanan till City **Beskrivning** Uppdra åt trafiknämnden att återkomma 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 **Uppdraget beräknas avslutas** 1a kvartalet 2023	▶ Pågående enligt plan	**Delår 2022** Uppdraget är att genomföra arbetet inom ramen för de av trafiknämnden godkända överenskommelserna om förskottering av medel från Sverigeförhandlingen för de två kollektivtrafikobjekten Spårväg Syd och Roslagsbanan till City. För Spårväg Syd har under perioden, i enlighet med beslut i styrelsen för Ramavtal 6, arbetet med en fortsatt lokaliseringsutredning genomförts. En anpassad sträckning jämfört med planeringsstudien från 2015 för Spårväg Syd har samverkats med parterna för detta objekt. Dialog har vidare förts med Trafikverkets projekt Tvärförbindelse Södertörn för att säkerställa tekniskt genomförbar sträckning genom Masmo och Glömsta. Utkast till genomförandeavtal är framtaget för fortsatt dialog och detaljering. För Roslagsbanan till city har under perioden samrådsunderlag tagits fram och samråd genomförts från slutet av maj till midsommar. Under sommaren har resultatet sammanställts i en rapport som avses färdigställas i månadsskiftet augusti/september.
Avsätta riktade medel för medfinansiering för brygginvesteringar i skärgården. **Beskrivning** Trafiknämnden uppdras att avsätta riktade medel för medfinansiering för brygginvesteringar i skärgården. **Diarienr** RS 2020-0775 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2022 **Uppdragstyp** Beslut budget **Uppdraget beräknas avslutas** 4e kvartalet 2022	▶ Pågående enligt plan	**Delår 2022** Dialog och arbete fortgår inom trafikförvaltningen kring ansvar och hantering för delar av uppdraget. En viktig del i dialogen är att besluta om metod och prioriteringsgrund för medfinansiering av bryggorna, vilket behöver göras innan kontakt med bryggägare tas. Uppdraget samordnas med regionledningskontoret som har ansvar för Landsbygds- och skärgårdsstrategin för Stockholmsregionen.
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	▶ Pågående enligt plan	**Delår 2022** Ett utkast på kunskapsunderlag om redan genomförda utredningar och tester av cykel ombord på kollektivtrafiken finns framme. Försök med cykel på tvärbanan pågår i två månader. Försöket påbörjades 1 augusti och avslutas sista september. Därefter sker utvärdering.

Uppdrag	Status	Kommentar
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 **Uppdraget beräknas avslutas** 4e kvartalet 2022		
Fortsätta utveckla Stockholms kollektivtrafik med fokus på kollektivtrafik av hög kvalitet som bidrar till hållbar tillväxt i Stockholms län. **Beskrivning** Trafiknämnden uppdras att fortsätta utveckla Stockholms kollektivtrafik med fokus på en hel, ren, snygg, trygg och punktlig kollektivtrafik av hög kvalitet som bidrar till hållbar tillväxt i Stockholms län. **Diarienr** RS 2020-0775 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2022 **Uppdragstyp** Beslut budget **Uppdraget beräknas avslutas** 4e kvartalet 2023	▶ Pågående enligt plan	**Delår 2022** Genom effektiva rutiner för systematisk avtalsförvaltning skall trafikförvaltningen säkerställa att de krav som ställs i avtal uppfylls och att leveransen till resenärerna håller god kvalitet. Resultat från den periodiska rapporteringen visar att trafikförvaltningen i huvudsak når de målnivåer som satts upp i avtalen. Andelen nöjda resenärer ligger på en hög nivå och resandet ökar successivt. Resenärerna känner sig mer trygga när de reser med SL-trafiken. Trafikförvaltningen är först och främst en beställarorganisation. För att nå uppsatta mål avseende trafikleverans är trafikförvaltningen beroende av sina leverantörer. Att uppnå och bygga goda relationer med dessa är nödvändigt. På detta sätt säkras långsiktiga, effektiva relationer med leverantörer, även i tider av förändring. Trafikförvaltningen har etablerade processer och arbetssätt för samverkan med leverantörer, något som är en väsentlig del av den löpande avtalsuppföljningen. Dialogen med leverantörerna är också viktig vid utvecklingen av nya produktioner och tjänster. Flera utvecklingsinitiativ pågår där trafikleverantörer bidrar med kunskap i framtagandet av nya kollektivtrafiklösningar. Åtgärder för att locka tillbaka resenärer samt attrahera nya resenärer genomförs inom ramen för FC-aktiviteten/fokusområdet kollektivtrafiken efter pandemin, det handlar både om olika typer av flexibla biljettyper och ett utökat utbud av servicetjänster.
Utveckla trygghetsarbetet i och i anslutning till kollektivtrafiken **Beskrivning** Trafiknämnden uppdras att fortsätta utveckla trygghetsarbetet i och i anslutning till	▶ Pågående enligt plan	**Delår 2022** Trafikförvaltningen genomför olika trygghetsskapande åtgärder löpande. Följande aktiviteter har genomförts: - Öka kvinnors trygghet. Studier och kvalitativa och kvantitativa undersökningar har genomförts för att ge

Uppdrag	Status	Kommentar
kollektivtrafiken. Bland annat genom att stärka trygghetcentralen, ökad samverkan för trygghetsskapande åtgärder och utbyggnad av trygghetskameror. **Diarienr** RS 2020-0775 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2022 **Uppdragstyp** Beslut budget **Uppdraget beräknas avslutas** 4e kvartalet 2023		insikt vad som orsakar otrygghet, och tester för olika åtgärder har genomförts som ska medföra ökad trygghet i stationsmiljöer. - Trygghetskampanjer genomförs i olika medier för att ge information om kontaktvägar till Trygghetscentralen. - Åtgärder för att minimera skadegörelse pågår, bland annat förstärkta staket vid depåer, markradar och kamera. -Aktiv medverkan i platssamverkan med övriga samverkansparter exempelvis kommun, polis och fastighetsägare. Särskilt fokus i utsatta områden. -Utökning av kamera på olika platser i anläggning är planerade men försenad med anledning av överprövning av upphandling samt leveransproblem av en komponent i kamerasystemet.
Förlänga försök med pendelbåtlinje 83 med ett år. **Beskrivning** Trafiknämnden uppdras att förlänga försök med pendelbåtlinje 83 med ett år. **Diarienr** RS 2020-0775 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2022 **Uppdragstyp** Beslut budget **Uppdraget beräknas avslutas** 4e kvartalet 2023	▶ Pågående enligt plan	**Delår 2022** Nuvarande tilläggsavtal finns fram till 31 december 2022 och ingår i E39B-avtalet. Nytt tilläggsavtal kommer att tecknas inom ramen för frivolymer kopplat till E39B-avtalet.
Fortsätta pågående nystartsarbete i syfte att öka intäkterna och få tillbaka resenärerna efter pandemin. **Beskrivning** Trafiknämnden uppdras att fortsätta med det nystartsarbete som pågår med syfte att stärka servicen, anpassa utbudet och utreda nya biljetter i syfte att öka intäkterna och få tillbaka resenärerna efter pandemin. **Diarienr** RS 2020-0775 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2022 **Uppdragstyp** Beslut budget **Uppdraget beräknas avslutas** 4e kvartalet 2023	▶ Pågående enligt plan	**Delår 2022** Arbetet med återtagande av resenärer och intäkter genom att utveckla kundupplevelsen och kollektivtrafikens konkurrenskraft fortsätter. Arbetet går enligt plan och åtgärder har levererats framför allt inom kommunikation med välkomnande budskap till resenärerna. Ytterligare åtgärder väntas rullas ut under augusti 2022 och framåt. Arbete bedrivs inom flera delområden. • Inom biljettsortimentsarbetet har pilot gällande test av ny 10/30-biljett i Travis-appen förlängts. Beslut att utveckla capping fattades i juni. • Fortsatt arbete pågår även med att erbjuda utökade ytor för reklam och service (varuautomater, butiker, caféer etc.) i stationer och anläggningar. Nya ytor rullas ut löpande. • Två pilotprojekt med mobilitets- och tillgänglighetstjänster drivna av externa parter är i etableringsfasen och kommer bedrivas kommande ettårsperiod. En av dessa har startats upp under sommaren och den andra kommer att startas i närtid.

Uppdrag	Status	Kommentar
		• Under 2022 har ytterligare tre delområden adderats för koordination inom uppdraget; trafikinformation, trygghet och anpassning av trafikutbud. • Vidare har en förstudie genomförts, med syfte att klarlägga hur förmåga till målgruppsanpassad och personaliserad information, kommunikation och marknadsföring kan utvecklas. Handlingsplan för fortsatt arbete finns framtagen.
Utreda möjligheten att låta en operatör utveckla en station kommersiellt **Beskrivning** Utreda möjligheten att låta en operatör utveckla en station kommersiellt **Diarienr** RS 2019-0829 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2020 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag **Uppdraget beräknas avslutas** 3e kvartalet 2023	▶ Pågående enligt plan	**Delår 2022** Arbetet fortgår och inkluderar att få godkännande för platser till både kommersiell uthyrning och reklam från trafikförvaltningens ansvariga för tillgänglighet, säkerhet och stationsmiljö, likväl som befintliga operatörer av stationernas drift. På lite längre sikt ska fortsatt arbete hantera framtagande av varumärkesinriktning och designmanual för kommersiella verksamheter i stationsmiljöer. Ett framtagande förväntas vara klart inom 1 år och möjliggöra trevligare, tryggare och fräschare stationsmiljöer.
Utreda stombuss 4 **Beskrivning** En utredning av stombuss 4 ska genomföras med utgångspunkt från bedömningsverktyg för svensk BRT-standard och sikte på att möjliggöra en expressbuss **Diarienr** RS 2019-0829 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2020 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag **Uppdraget beräknas avslutas** 3e kvartalet 2023	▶ Pågående enligt plan	**Delår 2022** Ett informationsärende "Information om att genomföra pilotstudie med påstigning alla dörrar på stomlinje 4" presenterades i trafiknämnden i april. Piloten med påstigning vid alla dörrar på stomlinje 4 har påbörjats i augusti. Ny trafik-IT ska möjliggöra en bättre trafikstyrning och därmed en ökad regularitet för bussarna, vilken förväntas leda till en mer jämn fördelning av resenärerna ombord på bussarna och därmed bättre kapacitetsutnyttjande. Resenärerna förväntas uppleva en minskad trängsel och en ökad pålitlighet. Stockholm stad väntas bland annat måla upp 1000 meter nya kollektivtrafikkörfält.

1.2.2 Till år 2030 har Region Stockholms totala klimatpåverkan halverats jämfört med 2019

Uppdrag	Status	Kommentar
Kartlägga dagens infrastruktur för emissionsfria drivmedel och behov av framtida utbyggnad, samt utreda vilka linjer som kan köras på el och vätgas. **Beskrivning** Trafiknämnden uppdras att ta fram en kartläggning av dagens infrastruktur för emissionsfria drivmedel och behov av framtida utbyggnad, samt utreda vilka linjer som kan köras på el och vätgas. **Diarienr** RS 2020-0775 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2022 **Uppdragstyp** Beslut budget **Uppdraget beräknas avslutas** 4e kvartalet 2023	▶ Pågående enligt plan	**Delår 2022** Uppdraget hanteras primärt inom pågående åtgärdsval för tonnage som förväntas färdigställas i början av 2023. Samordningen sker också med RF-uppdrag "Fortsätta den gröna omställningen i kollektivtrafiken".
Fortsätta den gröna omställningen i kollektivtrafiken (enligt specifikation). **Beskrivning** Trafiknämnden uppdras att fortsätta den gröna omställningen i kollektivtrafiken genom att stärka energieffektiviseringsarbetet, ökad elektrifiering av busstrafiken och en inriktning mot emissionsfri sjötrafik. **Diarienr** RS 2020-0775 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2022 **Uppdragstyp** Beslut budget **Uppdraget beräknas avslutas** 4e kvartalet 2023	▶ Pågående enligt plan	**Delår 2022** Uppdraget bedrivs som projekt och omfattar energieffektivisering av hela verksamheten. Under 2022 påbörjas det långsiktiga arbetet med att fastställa en handlingsplan och identifiera budget. Aktiviteter med fokus under perioden: Sätta mål och indikatorer mot halveringen - nedbrutna mål per trafikslag och för fastigheter. Examensarbete med fokus sjötrafik slutfört och redovisat med stort intresse från bland annat operatör. Inom arbetet med uppdraget kommer samordning att ske med TN-uppdrag ”Sjötrafikens koldioxidutsläpp ska minska genom energisparkrav för fartygen, detta ska genomföras enligt en större utredning och pilotförsök”. Syftet är att stärka energieffektiviseringsarbetet genom att ta fram arbetssätt, och åtgärdsplan, med målen att reducera: –Energianvändningen (KWh) –klimatpåverkan (CO_2) –kostnader kopplade till energi (kr) samt säkra bättre funktion i anläggningen. Arbetet ska bidra till att åtgärder utförs enligt planen, vilket krävs för att nå CO_2 målet 2030 respektive 2045. Trafikförvaltningen återkommer längre fram till Trafiknämnden med rapportering om progress.

Region Stockholm

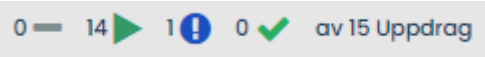
Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

Bilaga A2 Uppdrag, Trafiknämnden

Delår 2022

1 Uppdrag

Bild: Antal uppdrag och status



Trafikförvaltningen har 15 uppdrag från Trafiknämnden. 14 av uppdragen löper enligt plan och ett pågår med avvikelse.

1.1 En hållbar regional utveckling

1.1.1 Region Stockholm stärker ett hållbart resande så att klimatpåverkan från transporter minskar

Uppdrag	Status	Kommentar
Förbättra störnings- och realtidsinformationen **Beskrivning** Uppdragets mål är att säkerställa att trafikförvaltningen tillhandahåller en korrekt, pålitlig och sammanhållen trafikinformation i nivå med resenärens förväntningar. Uppdraget ska sätta en ny stabil plattform som består så väl av styrning och uppföljning som av förbättringar mot resenären i kollektivtrafiken. Arbetet omfattar arbetssätt, styrning, ny digitalgrundplattform, driftstabilitet av de digitala systemen, hanteringen av trafikincidenter/störningshantering och digitala tjänster ut mot resenär. **Beslutat av** Nämnd 2021 **Uppdraget beräknas avslutas** 4e kvartalet 2023	Pågående med avvikelse	**Delår 2022** Många arbeten och projekt pågår inom trafikinformationsområdet och flertalet projekt följer i stort tidplanen. Dock har trafikförvaltningen ett antal utmaningar när det gäller stabilitet och vidareutveckling av reseplaneraren. Förvaltning, incidenthantering och utveckling av applikationerna begränsas av driftleverantörens förmåga på området, samt att det varit utmanande att få rätt stöd med felavhjälpning och support. Trafikförvaltningen genomför ett flertal åtgärder tillsammans med berörda parter för att förbättra situationen. Även arbetet med ljudhanteringen behöver mer fokus då det inte kommit vidare enligt plan. Implementering av nyckeltal för uppföljning och styrning av framtida lösningar fortsätter. Enkäter och mätningar genomförs varje månad för att kunna läsa av trender och vad som efterfrågas av resenären. Arbetet med att implementera ett effektivt arbetssätt pågår genom att bland annat se över strukturer för ekonomi, kommunikation och uppstarter. Under perioden har en ny styrgrupp etablerats. Arbeten inom projekten följer i stort tidplan enligt prioritetsordning realtid, störningsinformation och beläggningsgrad samt att processen för incidenthantering håller på att ses över. Exempel på projektleveranser: * Anropstyrd trafik. * Positionering av bussar i realtid där hantering av grunddatan för positionering är klar. * Förmågan att visa fordonspositioner för tunnelbana finns nu som öppen data. * Nya skyltar på strömkajen är uppsatta och kan ta emot störningsinformation från trafikledningen. * Beläggningsprognoser för buss, pendel och tunnelbanan är klart och arbete med att presentera detta i digitala kanaler planeras till slutet av året.

Uppdrag	Status	Kommentar
		* Nytt gränssnitt för att söka resa i SL-appen för Android.
Utveckla det pågående arbetet med framkomlighet för busstrafiken till att omfatta fler kommuner och linjer **Beskrivning** Utredning av stombuss 4 fortsätter och kommer att redovisas successivt och lämpliga åtgärder kommer att testas och införas. Föreslå och genomföra framkomlighetsåtgärder i samverkan med kommuner. Utveckla framkomlighetsarbetet till att omfatta fler linjer/områden samt att fler kommuner bjuds in till framkomlighetskommissionen. Inriktningen är också att ta fram en ny handlingsplan för stombuss under 2021 som ersätter den nuvarande. Arbetet med framkomlighet på stombusslinje 176/177 ska trappas upp i ett projekt och i samverkan med berörda kommuner. **Beslutat av** Nämnd 2021 **Uppdraget beräknas avslutas** 4e kvartalet 2022	▶ Pågående enligt plan	**Delår 2022** Uppdraget bedrivs inom ramen för befintlig Åtgärdsvalsstudie (ÅVS) Stombuss. Under våren har två workshops genomförts tillsammans med länets kommuner där fokus legat på att diskutera gemensamma mål för arbetet samt påbörja dialogen om vilka kriterier som ska ligga till grund för vilka stomlinjer som ska prioriteras först i kommande års utredningsarbete. Intresset har varit stort, uppslutningen god och dialogen konstruktiv. Under hösten kommer arbetet med kommande års utredningsplan att intensifieras. Länets kommuner bjöds in till dialogmöte den 1 september.
Fortsätta att delta i dialog med Stockholms stad, Solna stad och Täby kommun angående bryggor anpassade för sjötrafik **Beskrivning** Fortsätta att delta i dialog med Stockholms stad, Solna stad och Täby kommun angående bryggor anpassade för sjötrafik **Beslutat av** Nämnd **Uppdraget beräknas avslutas** 4e kvartalet 2022	▶ Pågående enligt plan	**Delår 2022** Dialogmöten har skett med berörda kommuner under maj- och juni månad. Fortsatt dialog ska ske under hösten kring kommunernas möjlighet och tajming med att anlägga nya alternativt anpassa befintliga bryggor och Region Stockholms prioritering och möjligheter till eventuell framtida trafikering med sjötrafik.
Stärka arbetet med att få väderskydd på plats vid bryggor med fler än 20 påstigande per dygn.	▶ Pågående enligt	**Delår 2022** Mellan 5-10 väderskydd monteras i sjötrafiken under

Uppdrag	Status	Kommentar
Beskrivning Stärka arbetet med att få väderskydd på plats vid bryggor med fler än 20 påstigande per dygn. Ytterligare 1,5 mkr 2022 (+1,5 mkr 2023) anslås inom ram för väderskydd i skärgården. **Beslutat av** Nämnd **Uppdraget beräknas avslutas** 4e kvartalet 2023	plan	2022. Ett väderskydd är nu på plats på Lidingö, station Dalenum. Trafikförvaltningen arbetar med kravställning av nya väderskydd och prototyp tas fram under 2022. Med trolig start 2023 kommer väderskydd med den nya designen att rullas ut i sjötrafiken.
Medel anslås för bryggor i skärgården **Beskrivning** 2,5 mkr anslås inom ram för sökbara medel för bryggor i skärgården **Beslutat av** Nämnd **Uppdraget beräknas avslutas** 2a kvartalet 2023	▶ Pågående enligt plan	**Delår 2022** Preliminär tidplan är att publicera möjligheten att söka bryggbidrag i september. En brevlåda för digitala ansökningar är upprättad. Medel är beslutade inom ram för budget. Preliminär start i oktober.
Förbättra resenärsupplevelsen inom sjötrafiken genom att uppdatera riktlinjer för bryggor och replipunkter mer i enlighet med riktlinjer för resenärsservicen på landtrafiken. **Beskrivning** förbättra resenärsupplevelsen inom sjötrafiken genom att uppdatera riktlinjer för bryggor och replipunkter mer i enlighet med riktlinjer för resenärsservicen på landtrafiken. **Beslutat av** Nämnd **Uppdraget beräknas avslutas** 4e kvartalet 2022	▶ Pågående enligt plan	**Delår 2022** Uppdatering av riktlinje för trafikbryggor färdigställdes i augusti. Med koppling till förbättrad resenärsupplevelse så hanterar riktlinjen bland annat väderskydd och belysning. Arbetet med replipunkter påbörjades genom framtagandet av en uppdragsbeskrivning under våren 2022. Under hösten fortskrider arbetet med att se över replipunkterna utifrån det ursprungliga syftet om att nå en tydlig och överenskommen ansvarsfördelning vid replipunkter för berörda aktörer på platsen, en förbättrad resenärsnytta och en effektivare sjötrafik utifrån energi och verksamhetsmässiga aspekter. Arbetet kommer också att stödjas av regionledningskontoret. Arbetet knyter an till uppdraget från 2021 att inventera ansvarsfördelningen för bryggor som trafikeras i SL:s/Trafikförvaltningens och Waxholmsbolagets regi.
Verka för att alla replipunkter har tillgänglighetsanpassad toalett,	▶ Pågående enligt	**Delår 2022**

Uppdrag	Status	Kommentar
möjlighet till cykelparkering, förbättrad resenärsinformation och väderskydd. **Beskrivning** Verka för att alla replipunkter har tillgänglighetsanpassad toalett, möjlighet till cykelparkering, förbättrad resenärsinformation och väderskydd. **Beslutat av** Nämnd **Uppdraget beräknas avslutas** 4e kvartalet 2022	plan	Mellan 5-10 väderskydd monteras i sjötrafiken under 2022. Ett väderskydd är nu på plats på Lidingö, station Dalenum. Trafikförvaltningen arbetar med kravställning av nya väderskydd och prototyp tas fram under 2022. Med trolig start 2023 kommer väderskydd med den nya designen att rullas ut i både buss- och sjötrafiken. Dialog pågår med bland annat kommuner gällande tillgänglighetsanpassning av toaletter. Inventering av cykelparkeringar vid kollektivtrafiken är genomförd inom ramen för trafikförvaltningens arbete med att förbättra möjligheten att integrera cykeln i kollektivtrafiken. Arbetet med att strukturera om trafikinformation inom sjötrafiken pågår. Genom att använda samma struktur för trafikinformation som den SL har är det möjligt att visa upp informationen på samma sätt ute i skärgården som inne i staden. Ett försök har inletts i och med EU-projektet ArcGate där bland annat tre digitala skyltar har satts upp i skärgården för att visa dynamisk trafikinformation. Arbetet pågår och drivs inom ramen av genomförande av skärgårdsstrategin. Ansvarsfrågan för replipunkternas underhåll och utveckling utreds under hösten.
Framkomlighetsstrategi 2022-2025 ska rymma 65 mkr, varav 15 mkr 2022. **Beskrivning** Framkomlighetsstrategi 2022-2025 ska rymma 65 mkr, varav 15 mkr 2022. Resurserna ska matchas av deltagande kommuner. **Beslutat av** Nämnd **Uppdraget beräknas avslutas** 3e kvartalet 2023	▶ Pågående enligt plan	**Delår 2022** Inom trafikförvaltningen pågår flera arbeten med bäring på framkomlighet. Tyngdpunkten ligger på utredning och studier, ofta i gemensamma projekt med kommuner och Trafikverket. Endast en mindre del av budget för framkomlighet går till fysiska åtgärder i gaturummet då grundprincipen är att det är väghållaren (kommun eller Trafikverket) som står för dessa kostnader. *Stomlinje 4* Piloten med påstigning vid alla dörrar på stomlinje 4 har start i augusti. Valideringsmaskiner vid alla dörrpar monteras. Ny trafik-IT ska möjliggöra en bättre trafikstyrning och därmed en ökad regularitet för bussarna, vilken förväntas leda till en mer jämn fördelning av resenärerna ombord på bussarna och därmed bättre kapacitetsutnyttjande. Resenärerna förväntas uppleva en minskad trängsel och en ökad pålitlighet. Stockholm stad väntas bland annat måla upp 1 000 meter nya kollektivtrafikkörfält. Piloten ska pågå fram till juni 2023 och ska då utvärderas för att se om påstigning vid alla dörrar är en åtgärd att fortsätta med eller ej. *Stomlinjenätet* Arbetet med att utforma ett projekt som i högre utsträckning än tidigare skapar förutsättningar att tillsammans med länets kommuner och Trafikverket nå ett genomförande av ett utvecklat stomlinjenät med utgångspunkt i Kollektivtrafikplan 2050 pågår. Fyra

Uppdrag	Status	Kommentar
		pilotprojekt har startats upp tillsammans med berörda kommuner med syfte att testa och utvärdera ny arbetsmetodik med så kallade linjestudier. *Uppstart stråk 15 Johannelund – Sundbyberg - Solna, och stråk 19 Masmo - Norsborg* Studierna utgör piloter för utvecklad arbetsprocess inom Åtgärdsvalsstudie (ÅVS) stombuss och arbetet befinner sig i initierafasen som bedöms bli klar det tredje kvartalet. *Modern mobilitet i Södertälje* I uppdraget att utveckla kollektivtrafiken i Södertälje har det i projektet arbetats tillsammans med kommunen och busstrafikutövaren i området för att gemensamt ta fram nya lösningar. Förslagen inkluderar framkomlighetsåtgärder från Södertälje kommuns sida.
Att användningen av artificiell intelligens på rulltrappor och hissar fortsätter att utvecklas om pilotförsök faller väl ut. **Beskrivning** Att användningen av artificiell intelligens på rulltrappor och hissar fortsätter att utvecklas om pilotförsök faller väl ut. **Beslutat av** Nämnd **Uppdraget beräknas avslutas** 4e kvartalet 2023	▶ Pågående enligt plan	**Delår 2022** Piloten pågår och utvärderas löpande. Leverantören har vissa leveransproblem av komponenter vilket gör att takten i inkopplingen av AI blir långsammare an planerat. Parallellt med AI-piloten studeras i vilken utsträckning nuvarande SCADA, (Supervisory Control And Data Acquisition), ett existerande system för övervakning och styrning, kan användas för att uppnå motsvarande funktionalitet som AI.
Inom ramen för befintligt samverkansarbete, att föra dialog med länets kommuner om hur fler infartsparkeringar kan bidra till att möjliggöra kombinationsresor även för invånare i glesbyggda områden. **Beskrivning** inom ramen för befintligt samverkansarbete, att föra dialog med länets kommuner om hur fler infartsparkeringar kan bidra till att möjliggöra kombinationsresor även för invånare i glesbyggda områden. **Beslutat av** Nämnd **Uppdraget beräknas avslutas**	▶ Pågående enligt plan	**Delår 2022** Underlag för dialog med berörda kommuner om infartsparkeringar är framtaget. Dialog med kommunerna ska genomföras under hösten.

Uppdrag	Status	Kommentar
4e kvartalet 2022		
Cykel på lokalbana ska testas **Beskrivning** Fortsätta utreda förbättrad möjlighet att integrera cykeln i kollektivtrafiken, med ambition att under 2022 genomföra ett försök på lokalbana i lågtrafik. **Beslutat av** Nämnd **Uppdraget beräknas avslutas** 3e kvartalet 2022	Pågående enligt plan	**Delår 2022** Dialog med trafikutövare, riskanalyser och tester är genomförda. Genomförande av pilot pågår på tvärbanan . Utvärdering av piloten sker under hösten.
Pilotförsöket med pilot av flexibla nattstopp återupptas **Beskrivning** Pilotförsöket med pilot av flexibla nattstopp återupptas **Beslutat av** Nämnd **Uppdraget beräknas avslutas** 2a kvartalet 2023	Pågående enligt plan	**Delår 2022** Trafikutövare och linje är utvald (Nobina och hela eller delar av linje 797 som är en cirkulär linje med start-stopp Södertälje centrum).
Arbetet med framkomlighet på stombusslinje 176/177 ska trappas upp i ett projekt och i samverkan med berörda kommuner **Beskrivning** Arbetet med framkomlighet på stombusslinje 176/177 ska trappas upp i ett projekt och i samverkan med berörda kommuner. **Beslutat av** Nämnd **Uppdraget beräknas avslutas** 4e kvartalet 2023	Pågående enligt plan	**Delår 2022** Stockholms stad, Solna stad, Ekerö kommun, Region Stockholm och Trafikverket har mellan åren 2017-2018 tillsammans studerat förutsättningarna att utveckla framkomligheten för stombusstrafiken i stråket Tappström – Brommaplan – Solna centrum, nuvarande stomlinje 176/177. Solna stad och Stockholms stad har genomfört respektive planerar för genomförande av några av de identifierade åtgärderna. Det finns dock behov av att även resterande åtgärder omhändertas för att säkra potentiella restidsvinster på linjerna. Dialog och kartläggning kring förutsättningar för linje 176/177 att nå ett genomförande har under våren initierats och fortsätter under hösten.
Den regionala och interregionala kollektivtrafiken ska fortsätta utvecklas och medfinansiering undersökas för olika delar av	Pågående enligt plan	**Delår 2022** Genomförandet av uppdraget hanteras inom ramen för den årliga trafikförändringsprocessen. Pendel- och

Uppdrag	Status	Kommentar
systemet i syfte att underlätta ett bättre vardags- och helgpendlande för fler. **Beskrivning** Den regionala och interregionala kollektivtrafiken ska fortsätta utvecklas och medfinansiering undersökas för olika delar av systemet i syfte att underlätta ett bättre vardags- och helgpendlande för fler. **Beslutat av** Nämnd **Uppdraget beräknas avslutas** 4e kvartalet 2022		regionaltågstrafiken samt busstrafiken diskuteras bland annat inom den kontinuerliga kommundialogen. Eventuella åtgärder kommer sedan hanteras inom trafikförändringsprocessen med remissförslag och nämndärende. Särskilda årliga möten gällande pendeltåg har genomförts i år med de kommuner där pendeltågen trafikerar. Möte med berörda kommuner och Region Sörmland genomfördes i juni för att delge information om trafikering och pågående utredningar. Under 2022 utökades bussavgångar för att underlätta för resenärer. Till T23 kommer den ordinarie busstrafiken att fortsätta anpassas bättre till tågtrafiken. Tågutbudet T23 kommer vara den samma som T22 då ingen utökad beställning har inkommit från Region Sörmland till Gnesta.

1.1.2 Till år 2030 har Region Stockholms totala klimatpåverkan halverats jämfört med 2019

Uppdrag	Status	Kommentar
Genomföra en utredning och ett pilotförsök för att minska koldioxidutsläppen genom energisparkrav i sjötrafiken **Beskrivning** Genomföra en utredning och ett pilotförsök för att minska koldioxidutsläppen genom energisparkrav i sjötrafiken **Beslutat av** Nämnd **Uppdraget beräknas avslutas** 2a kvartalet 2023	▶ Pågående enligt plan	**Delår 2022** Sjötrafikens koldioxidutsläpp ska minska genom energisparkrav för fartygen, detta ska genomföras enligt en större utredning och pilotförsök. För att öka takten för en långsiktig hållbar sjötrafik kommer trafikförvaltningen att kartlägga dagens infrastruktur för emissionsfria drivmedel och behov av framtida utbyggnad i Stockholms län samt utreda vilka linjer för sjötrafiken som skulle vara lämpliga att köra på el och vätgas. Djurgårdsfärjans utveckling ska ges prioritet i detta arbete. Inriktningen innebär också att i framtida upphandlingar för sjötrafiken ska fossilfria drivmedel kravställas och andelen fartyg som drivs emissionsfritt öka. Ett pilotprojekt för att testa eldriven bärplansbåt i sjötrafiken förbereds inför test 2023. Emissionsfri sjötrafik hanteras i RF-uppdrag "Fortsätta den gröna omställningen i kollektivtrafiken" i samarbete med Åtgärdsval tonnage. Under första halvåret har ett examensarbete genomförts, i nära samarbete med trafikutövare, med slutsatser som kommer att ligga till grund för fortsatt arbete med energieffektivisering under hösten (pilot kan exempelvis avse ruttoptimering). Samverkan sker även med Åtgärdsval tonnage.

Region Stockholm

Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

Bilaga indikatorer beslutade av nämnd, delår 2022

Augusti 2022

1 Nämndspecifika mål och indikatorer

1.1 Region Stockholm stärker ett hållbart resande så att klimatpåverkan från transporter minskar

För det nämndspecifika målet ”Region Stockholm stärker ett hållbart resande så att klimatpåverkan från transporter minskar” finns förutom de av Regionfullmäktige beslutade indikatorerna även indikatorer som är beslutade av trafiknämnden.

De av trafiknämnden beslutade indikatorerna är en nedbrytning av de övergripande indikatorerna.

Nedan presenteras de indikatorer som är beslutade av nämnd och som följs upp löpande under året.

Prognostiserad måluppfyllelse avser helåret och bedöms enligt nedan

🟢 Uppfylls

🔶 Osäker

🟥 Uppfylls ej

Tabeller: Indikatorer beslutade av Trafiknämnden

Nöjda resenärer per trafikslag

Indikator (rapporteras per månad)	Utfall månad Juli 2022	Utfall ack	Utfall ack fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde
Nöjda resenärer - tunnelbana *(Nämnd)*	85%	87%	N/A	🟢	>=79%
Nöjda resenärer - busstrafik *(Nämnd)*	82%	84%[1]	N/A	🟢	>=77%
Nöjda resenärer - pendeltåg *(Nämnd)*	81%	77%	N/A	🟢	>=76%
Nöjda resenärer - lokalbanor *(Nämnd)*	91%	92%	N/A	🟢	>=86%
Nöjda resenärer - båtpendel *(Nämnd)*	98%	98%	N/A	🟢	>=92%

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] Under januari och februari var bussarnas framdörrar stängda till följd av covid-19 varför ingen mätning kunde genomföras.

Upplevd kvalitet [2] är trafikförvaltningens månatliga ombordundersökning i SL-trafiken vilken mäter nöjdheten bland resenärerna. På grund av covid-19 kunde ingen undersökning genomföras i fjol.

Andelen nöjda resenärer med *tunnelbanetrafiken* uppgår till 87 procent vilket är åtta procentenheter högre än målet. Bidragande faktorer till högre nöjdhet under perioden kan relateras till hög trafikleverans, hög punktlighet samt nya och uppgraderade fordon. Under året kommer fortsatt fokus vara på att kvalitetssäkra trafikleveransen och resenärsmiljö, exempelvis trygghetsskapande åtgärder.

Andelen nöjda resenärer med *busstrafiken* uppgår till 84 procent vilket är sju procentenheter högre än målet. Under januari och februari var bussarnas framdörrar stängda till följd av covid-19 varför ingen mätning kunde genomföras. Under året kommer fortsatt fokus vara på att kvalitetssäkra trafikleveransen och resenärsmiljö, exempelvis samverkan kring ökad punktlighet, samt trygghetsskapande åtgärder.

Andelen nöjda resenärer med *pendeltågstrafiken* uppgår till 77 procent vilket är en procentenhet över målet. Under året kommer fortsatt fokus vara på att kvalitetssäkra trafikleveransen och resenärsmiljö, exempelvis samverkan kring trygghetsskapande åtgärder. För *lokalbanor* är utfall 92 procent vilket är sex procentenheter över mål. Nivån har överträffat mål alla perioder sedan mätningarna återupptogs efter pandemin i november 2021, vilket kan relateras till goda trafikleveranser.

Andelen nöjda resenärer med *båtpendel* (sjötrafik) uppgår till höga 98 procent vilket är över målet.

Punktlighet per trafikslag

[2] Undersökningen omfattar ett antal frågor kring hur resenärerna upplever kollektivtrafiken. Upplevd kvalitet omfattar trafikslagen tunnelbana, pendeltåg, lokalbana, buss samt pendelbåt.

Indikator (rapporteras per månad)	Utfall månad Juli 2022	Utfall ack	Utfall ack fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde
Punktlighet - tunnelbana *(Nämnd)*	99,1%	98,6%	98,1%	●	>=96,6%
Punktlighet - busstrafik *(Nämnd)*	88,9%	88,4%	90,6%	◆	>=90%
Punktlighet - pendeltåg *(Nämnd)*	95,0%	92,3%	91,8%	◆	>=94%
Punktlighet - lokalbanor *(Nämnd)*	97,3%	96,7%	97,9%	●	>=96,4%
Punktlighet - båtpendel *(Nämnd)*	96,0%	97,0%	N/A	●	>=97%
Punktlighet - skärgårdstrafik *(Nämnd)*	90,0%	94,0%	N/A	●	>=93%

Jämfört med perioden innan covid-19 har punktligheten förbättrats för samtliga trafikslag med undantag av pendeltåg. Färre reser med kollektivtrafiken och framkomligheten för exempelvis busstrafiken har ökat till följd av minskad trafik då fler arbetat hemifrån.

Punktligheten för tunnelbanan har varit god under perioden och överträffar mål. Bidragande faktorer till hög punktlighet kan relateras till stabil trafikleverans, få trafikstörande arbeten, och begränsat antal trafikavvikelser, samt minskat resande under sommaren (säsongsvariation).

Punktligheten för busstrafiken har under sommaren påverkats negativt av ett stort antal vägarbeten som har försvårat framkomligheten. Trafikförvaltningen arbetar kontinuerligt i samverkan med trafikutövarna för att ständigt förbättra punktligheten och säkerställa en stabil trafikleverans. Vissa trafikavtal 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. Prognos för måluppfyllnad för helåret något osäker.

Pendeltåg hade en punktlighet på omkring 92 procent vilket är två procentenheter under mål. Bidragande faktorer för lägre punktlighet kan relateras till infrastrukturella störningar i trafikleveransen och till olyckstillbud under mars. Trafikleveransen har även påverkats av lägre personaltillgång (högre sjukfrånvaro) samt hantering av personalplanering vid störningar. På åtgärdssidan är fokus fortsatt på systematisk uppföljning av och förebyggande åtgärder i trafikleveransen. Samverkan sker med MTRP och Trafikverket kring infrastruktur och tidhållning. Prognos för måluppfyllnad för helåret något osäker.

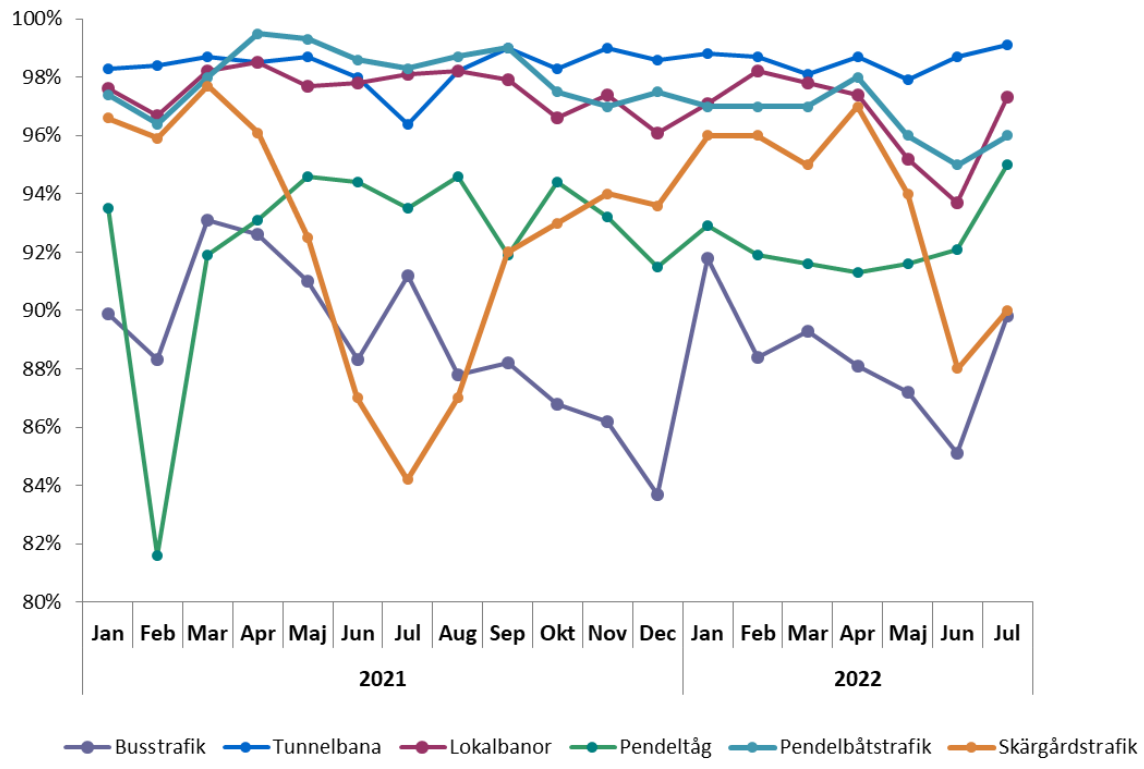
Inom lokalbana har punktligheten varit hög och över mål.

Punktligheten för Nockebybanan, Saltsjöbanan och Tvärbanan har legat över målet och trenden för dessa banor är stabil. Även Roslagsbanan har haft en stabil trend med undantag för maj och juni. Lidingöbanans punktlighet har legat runt målnivån och

uppvisar för närvarande en positiv trend. För Spårväg city har resultatet varierat kraftigt under perioden och resultaten kan relateras till personalbrist och fordonsbrist som framförallt har påverkat trafikleveransen. Effekter på punktligheten under våren/försommaren kan även kopplas till effekter på framkomligheten vid evenemang och resandeökning. Fortsatt fokus är på förebyggande och avhjälpande åtgärder i fordonsunderhållet och att säkerställa personaltillgången. Inlåning av fordon är planerad för att säkerställa fortsatt trafikleverans.

Inom sjötrafiken har punktlighetenen varit hög, över eller i linje med mål, med undantag av sommarmånaderna vilket är en normal säsongsvariation. Överlag har punktligheten på sommaren blivit bättre i år jämfört med 2021.

Diagram 1: Punktlighet per månad och trafikslag



Antal påstigande per trafikslag

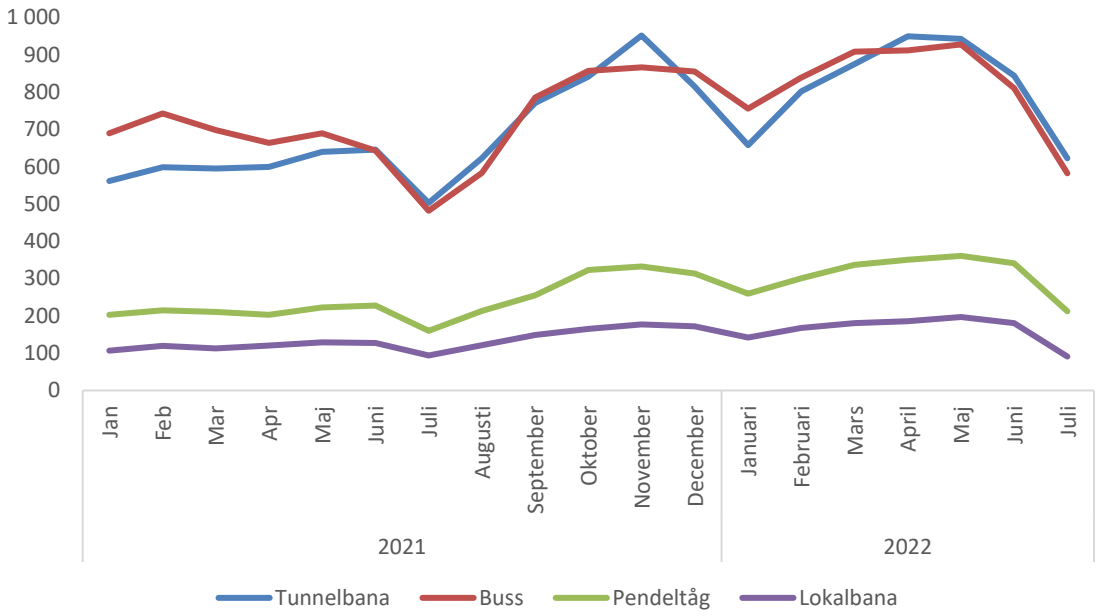
Indikator (rapporteras per månad)	Utfall månad Juli 2022	Utfall ack	Utfall ack fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde
Antal genomsnittligt påstigande en vanlig vardag (tusental) - Tunnelbana *(Nämnd)*	624	814	592	◆	>=945
Antal genomsnittligt påstigande en vanlig vardag (tusental) - Busstrafik *(Nämnd)*	581	812	646	◆	>=876
Antal genomsnittligt påstigande en vanlig vardag (tusental) - Pendeltåg *(Nämnd)*	219	311	202	◆	>=323
Antal genomsnittligt påstigande en vanlig vardag (tusental) - Lokalbanor *(Nämnd)*	91	164	117	◆	>=161
Antal påstigande - allmän kollektivtrafik på vatten - total *(Nämnd)*	1075	3746	2225	●	>=4 571
Antal påstigande - allmän kollektivtrafik på vatten - Båtpendel (tusental) *(Nämnd)*	710	2824	1455	●	>=3 167
Antal påstigande - allmän kollektivtrafik på vatten - Skärgårdtrafik (tusental) *(Nämnd)*	365	922	770	●	>=1 404

Resandet med kollektivtrafiken har påverkats av pandemin. Osäkerheten kring hur resenärsvolymerna kommer att utvecklas är stor och målet för resande utmanande. Jämfört med normalåret 2019 har resandet minskat som en konsekvens av covid-19, för samtliga trafikslag med undantag för pendelbåt. Ökningen inom pendelbåt beror på nytt trafikavtal (Linje 80 sjövägen) med fler avgångar och högre kapacitet, samt den nya försökslinjen 83.

Verksamhetsplan 2022 och dess målnivåer baserades på 80 procent resande. Aktuell prognos för landtrafiken bygger på omkring 80 procent resande jämfört med 2019, där nivån mot slutet av året uppgår till omkring 90 procent. Framtagen resandeprognos har gjorts på aggregerad nivå för landtrafiken, och har använts för samtliga trafikslag dvs inga anpassningar har gjorts utefter de förutsättningar/utmaningar som respektive trafikslag har.

Osäkerhet råder dock kring resandeutvecklingen framgent, till exempel påverkan av ett ökat distansarbete, konjunktur, drivmedelspriser, eventuella nya vågor av pandemi och restriktioner, takten i länets befolkningsökning och förändrade resmönster.

Diagram 2: 2021-202207, genomsnittligt påstigande per månad per trafikslag



Trygga resenärer skärgårdstrafiken

Indikator (rapporteras per månad)	Utfall månad Juli 2022	Utfall ack	Utfall ack fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde
Andel trygga resenärer i allmän kollektivtrafik i skärgårdstrafiken *(Nämnd)*	97%	98%	N/A		>=96%

Andelen resenärer som känner sig trygga i Skärgårdstrafiken är fortsatt hög, även nu när mätningen upplevd kvalitet har återupptagits. Den höga andelen resenärer som känner sig trygga förklaras av att det finns personal ombord. Prognosen för Skärgårdstrafiken uppgår till 98 procent.

Region Stockholm

Diarienummer
RS 2021-0609

Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

Plan för intern kontroll 2022, Delårsuppföljning

Delår 2022

Innehållsförteckning

1 Bakgrund 3

2 Uppföljning av intern kontroll 4
2.1 Styr- och kontrollmiljö 4
2.2 Riskbedömning 5
2.3 Kontrollaktiviteter 7
2.4 Information och kommunikation 8
2.5 Övervakning och uppföljning 9
2.5.1 Uppföljning 9
2.5.2 Efterlevnad av riktlinje för intern kontroll 10
2.5.3 Hantering av brister och avvikelser 10

3 Sammanställning av risker 11

1 Bakgrund

Enligt 6 kap. 6 § kommunallagen (2017:725) ska varje nämnd inom sitt område se till att verksamheten bedrivs i enlighet med de mål och riktlinjer som fullmäktige har bestämt samt de bestämmelser i lag eller annan författning som gäller för verksamheten. De ska också se till att den interna kontrollen är tillräcklig och att verksamheten bedrivs på ett i övrigt tillfredsställande sätt. Detsamma gäller när skötseln av en kommunal angelägenhet med stöd av 10 kap. 1 § samma lag har lämnats över till någon annan.

Region Stockholm har, utifrån kommunallagen, beslutat om riktlinjer för intern kontroll för Region Stockholm (RS 2019–0866). Riktlinjen utgår från COSO-modellen, vilket innebär att systematiskt arbeta med att förutse risker och möjligheter samt att hantera och kommunicera dessa.

Region Stockholms arbete med intern kontroll syftar till att proaktivt säkerställa att verksamheten i enlighet med vad fullmäktige beslutar:

- uppnår fastställda mål och utför sitt uppdrag
- når långsiktig varaktighet och hållbarhet
- bedrivs ändamålsenligt, säkert och effektivt
- följer tillämpliga lagar, beslut, föreskrifter, avtal, styrande dokument med mera
- har tillförlitlig rapportering och information

2 Uppföljning av intern kontroll

Nämnden/bolaget tar i samband med budget och verksamhetsplanering fram en plan för intern kontroll. Denna plan uppdateras och följs sedan upp som ett led i den löpande rapporteringen och uppföljningen. Planen för intern kontroll utgör nämndernas och bolagens redovisning av arbetet med den interna kontrollen och är en försäkran om att nödvändiga åtgärder vidtagits för att uppnå en tillräcklig intern kontroll.

2.1 Styr- och kontrollmiljö

Styr- och kontrollmiljön är omgivningen som den interna styrningen och kontrollen verkar i och påverkas av, det vill säga fundamentet för nämnden/bolagets arbete med risk och intern kontroll. Exempel på detta är organisationskulturen, ledningens agerande, policys, riktlinjer och andra styrande dokument.

I trafiknämndens uppdrag och delegation till förvaltningschefen säkerställs en tydlig roll- och ansvarsfördelning till gagn för en effektiv hantering av verksamhetens risker.

Trafikförvaltningen är uppdelat i olika ansvarslinjer. Dessa olika ansvarslinjer tydliggör vem som har ansvar för vad i arbetet med riskhantering och internkontroll. Den första ansvarslinjen består av ledning och medarbetare i linjearbetet. Enligt trafikförvaltningens ansvarsmodell följer riskägarskapet verksamhetsansvaret. Detta innebär att den dagliga hanteringen av operativa risker ska ske ute i verksamheten. Funktioner inom andra ansvarslinjen ansvarar för uppföljning av verksamhetens riskhantering och regelefterlevnad. Andra ansvarslinjen tillhandahåller även stöd till första ansvarslinjen i form av rådgivning samt utveckling av hjälpmedel och arbetssätt. Funktioner inom andra ansvarslinjen är specialistfunktioner inom bland annat riskhantering, regelefterlevnad, säkerhet, controlling, internkontroll samt kvalitet. Den tredje ansvarslinjen är internrevisionen som har till uppgift att granska och bedöma om den interna kontrollen och uppföljningen fungerat på avsett vis.

Förvaltningens ledning har etablerat styrande dokument och instruktioner till förvaltningen och kommunicerar en sådan kultur och etiska värderingar som lägger grunden för att förvaltningens verksamhet ska prestera de leveranser trafiknämnden och regionfullmäktige beslutat om.

För att styra trafikförvaltningen finns ledningssystemet som syftar till att ge en överblick och en tydlig ledning och styrning av förvaltningen. Det innefattar såväl bakåtblickande rapportering och uppföljning av verksamhetens utfall, som framåtblickande navigering mot verksamhetens långsiktiga mål. Ledningssystemet syftar till att kontinuerligt förse medarbetare, chefer, ledning och politiker med faktabaserade beslutsunderlag som ökar förståelsen för verksamhetens värdeskapande och interna orsakssamband, skapa stöd för att driva kärnprocesserna och tydliggöra lednings-, planerings- och beslutsprocesser i verksamheten. Arbete sker kontinuerligt för att ständigt förbättra förutsättningarna för en effektiv styrning och uppföljning av verksamheten.

Ledningssystemet effektiviserar arbetet mot gemensamma mål och samlar

informationen förvaltningens medarbetare behöver för att kunna genomföra sina arbetsuppgifter.

Det är en stegvis förändringsresa för trafikförvaltningen att säkra en korrekt värdering 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, identifierade risker, identifierade kontroller, identifierade åtgärder och uppföljning av kontroller och åtgärder. Det pågår ett arbete med att fortsatt etablera en huvudprocesskarta vilket är starten för den förändringsresa vi påbörjat mot ett tydligare processorienterat arbetssätt.

En gemensam sektion för risk och internkontroll är etablerad sedan hösten 2019 för att vidareutveckla riskhantering och internkontroll inom trafikförvaltningen. Under 2020 och början av 2021 har styrande dokument uppdaterats och beslutats av förvaltningschefen och implementering av dessa rutiner har påbörjats. Detta utvecklingsarbete fortsätter under 2022. Syftet är att mer i detalj tydliggöra och konkretisera arbetet med risk och internkontroll inom trafikförvaltningen.

2.2 Riskbedömning

Riskbedömning handlar om hur risker för verksamheten identifieras, värderas och hanteras. Inom Region Stockholm används följande riskkategorier:

- Strategiska risker
- Ekonomiska risker
- Operativa risker
- Regelefterlevnadsrisker
- Säkerhets- och informationssäkerhetsrisker

Trafikförvaltningen bedriver ett systematiskt arbete med att identifiera, värdera och hantera risk, både för att fatta välgrundade verksamhetsbeslut men även för att säkerställa måluppfyllelse och leverans enligt uppdrag.

Trafikförvaltningen genomför löpande riskbedömningar avseende frågor som rör en ändamålsenlig och effektiv verksamhet, efterlevnad av tillämpliga lagar och förordningar samt finansiell rapportering. Prioritering görs av riskerna baserat på riskernas typ och uppskattade konsekvenser.

Trafikförvaltningen arbetar i enlighet med Riktlinje för intern kontroll för Region Stockholm (RS2019-0866). Enligt trafikförvaltningens rutin för framtagande av plan för intern kontroll för ett visst verksamhetsår görs riskanalyser både på avdelningsnivå i verksamheten och av trafikförvaltningens ledningsgrupp avseende övergripande styrningsfrågor. Arbetet utförs enligt samma tidplan som för verksamhetens verksamhetsplanering.

Förvaltningschefen tar beslut om vilka identifierade risker som bedöms ha störst verksamhetsövergripande påverkan, kontroller säkras och åtgärder följs upp av trafikförvaltningens ledningsgrupp under kommande verksamhetsår. Dessa risker ligger till grund för trafikförvaltningens Plan för intern kontroll.

Analys av trafikförvaltningens arbete med riskhantering visar att identifierade risker som bedöms som mycket höga är kopplade till målen avseende Hållbar investeringsutveckling, Ett resultat i balans, samt att Region Stockholms verksamheter är resilienta.

De högst värderade riskerna för verksamhetsåret 2022 är vid denna delårsuppföljning följande:

• risk att investeringar överskrider beslutade ramar och inte når fulla effektmål

• risk för att minskade intäkter och begränsade möjligheter att reducera kostnaderna i motsvarande grad resulterar i en ekonomi ur balans och en mindre attraktiv kollektivtrafik på sikt

• risk för intäktsbortfall och felaktig redovisning på grund av byte från SL Access till nytt biljettsystem

• risk för antagonistiskt angrepp

I denna delårsuppföljning har uppföljning av risker med tillhörande kontroller och åtgärder genomförts.

Riskvärderingen har i ett fåtal fall förändrats i förhållande till när de identifierades i samband med verksamhetsplaneringen för 2022. Dock skedde dessa förändringar redan vid förra tertialuppföljningen. Någon ytterligare förändring av riskvärderingen har inte skett till denna delårsuppföljning.

Vid tertialuppföljningen sänktes riskvärderingen för risken Förmår ej nå trafikförvaltningens mål om ökad trygghet för resenärer i och i angränsning till kollektivtrafiken. Denna förändring berodde på att mätningar som genomfördes av trygghet uppvisar liknande nivåer som innan pandemin.

Riskvärderingen för risken för intäktsbortfall och felaktig redovisning på grund av byte från SL Access till nytt biljettsystem höjdes. Detta beror på att datumet för nedstängning av SL Access närmar sig och flera delar återstår i arbetet med att ersätta detta system. På grund av att tid/resurser inom ramen för projektet inte finns har ett antal aktiviteter och viss utveckling som tidigare varit planerat att ingå i programmet skjutits fram eller prioriterats bort.

Covid-19 pandemin har kraftigt påverkat trafikförvaltningens verksamhet och ekonomi. Under verksamhetsåret 2022 är det stort fokus på att få tillbaka resenärerna till kollektivtrafiken.

Med anledning av den säkerhetspolitiska utvecklingen i Ukraina följer trafikförvaltningen situationen noga, genomför vid behov förberedande åtgärder och analyserar vilka konsekvenser situationen kan få för verksamheten och för kollektivtrafiken inom Region Stockholm. Samverkan med myndigheter och andra aktörer sker kontinuerligt.

2.3 Kontrollaktiviteter

Utifrån riskanalysen prioriteras vilka kontroller och åtgärder som ska utföras för att acceptera, begränsa, dela eller eliminera riskerna för att uppnå en acceptabel risknivå. Kontroller och åtgärder ska också säkerställa beredskap för att hantera och reagera på oönskade situationer.

Framtagna kontroller och åtgärder syftar till att minska sannolikheten för att identifierade risker materialiseras eller minska deras negativa påverkan på verksamheten. Under perioden har arbetet med kontroller och åtgärder fortsatt för att minska sannolikheten och konsekvensen för riskerna.

Nedan presenteras de högst värderade riskerna samt föreslagna åtgärder för att hantera riskerna.

Risk: Risk att investeringar överskrider beslutade ramar och når inte fulla effektmål

Det ligger inbyggda osäkerheter i tidiga skeden såsom otydligt förhandlingsunderlag, d.v.s. vad som ingår i ett objekt och kalkyler som bygger på schabloner i åtgärdsvalsprocessen. Det gör att de ekonomiska ramarna förändras och förtydligas under hela åtgärdsvals- och investeringsprocessens gång. Detta medför utmaningar att följa beslutade ramar för TKI och samtidigt säkerställa både att den affärsmässiga och trafikala effekten uppnås. Ett projekt kan ta 10 år eller längre att genomföra.

Vidare saknas idag ett fullt implementerat systemstöd och organisation för krav- och ändringshantering. Det gör att otydliga krav eller förändringar kan driva kostnader i projektet. Slutligen saknas projektstyrningsverktyg.

För att hantera den här risken har åtgärder tagits fram för att uppnå förbättrad kravhantering och förbättrad systemledning. Vidare kommer ett system att införas för att förbättra projektstyrningen. Slutligen kommer kalkyleringsförmågan att stärkas och effektmål kommer att utredas.

Risk: Risk för att minskade intäkter och begränsade möjligheter att reducera kostnaderna i motsvarande grad resulterar i en ekonomi ur balans och en mindre attraktiv kollektivtrafik på sikt.

Resandet har inte återhämtat sig efter pandemin och bedöms för 2022 vara ca 20 % lägre än 2019. Detta innebär fortsatt stor påverkan på trafikförvaltningens intäkter. Trafikförvaltningen förväntas upprätthålla full trafik även under 2022 vilket begränsar möjligheterna att reducera kostnaderna.

För att hantera risken och minska effekterna av denna arbetar trafikförvaltningen löpande med ett antal åtgärder. Analys av beläggningsgrad samt resmönster genomförs löpande för att kunna ta fram faktabaserade underlag till trafikplaneringsprocesserna i syfte att optimera trafikutbudet. Från och med 1 mars har återgång till ordinarie trafikavtal skett i de fall där de ersattes av interimsavtal under pandemin. För de avtal med VBP-ersättningsmodell har tilläggsavtal tecknats för att hantera ersättning och

upprätthålla trafikutbudet då det fortsatt råder lägre resande än innan pandemin. Utöver detta arbetar trafikförvaltningen kontinuerligt på att genomföra kostnadseffektiva trafikupphandlingar. Trafikförvaltningen har ett stort fokus på att identifiera och genomföra aktiviteter för att öka intäkter. Såsom sortimentsförbättringar, utvecklad service i stationsmiljöer, stärka reklamintäkterna genom nya reklamytor samt att fortsatt jobba för stabila hyresintäkter

Risk: Risk för intäktsbortfall och felaktig redovisning pga byte från SL Access till nytt biljettsystem.

Risk att transaktioner inte registreras fullständigt och riktigt i SL Access vilket kan medföra felaktiga intäkter, felaktiga inbetalningar och missvisande statistik. Biljett och betal, forcerad utveckling och lansering utan fullständig testning, utan att säkerställa avstämningsmöjligheter och intern kontroll i redovisningstransaktioner.

För att hantera den här risken jobbar vi med att se till att säkra resurser för att kunna kravställa för redovisning, kontroller och avstämningsunderlag i syfte att möjliggöra utvecklingen av nästa biljettsystem samt för att omhänderta överlämning av nya flöden i förvaltningen.

Risk: Risk för antagonistiskt angrepp

Trafikförvaltningens verksamhet utsätts för hot eller angrepp från kriminella, våldsbejakande miljöer eller andra stater.

Brister rörande styrande dokument, utförandeprocesser, regelefterlevnad och skyddsåtgärder ökar risken för negativa konsekvenser av ett antagonistiskt angrepp för trafikförvaltningen.

För att hantera den här risken kommer åtgärder tas fram vad gäller styrande dokument, utförandeprocesser, skyddsåtgärder och regelefterlevnad inom detta område.

Trafikförvaltningens kontroller och åtgärder har följs upp enligt plan. Arbetet med att utföra åtgärder sker som planerat med undantag för några förseningar gällande främst utvecklingsaktiviteter. För några åtgärder bedöms önskad effekt som osäker att uppnå och dessa åtgärder behöver ses över. Några åtgärder är också rapporterade som delvis genomförda men att arbete pågår. Sammantagen bedömning är att dessa avvikelser gällande kontroller och åtgärder inte påverkar riskernas värdering avsevärt.

2.4 Information och kommunikation

De funktioner som arbetar med riskhantering, intern kontroll, regelefterlevnad och internrevision behöver ha full tillgång till den information som krävs för god intern kontroll till exempel mål, policys, riktlinjer, risker, åtgärder, kontroller och eventuella

avvikelser.

Trafikförvaltningens informations- och kommunikationsvägar avseende intern styrning och kontroll är upplagda så att arbetsordning, planer, strategier, riktlinjer samt instruktioner för olika befattningshavare läggs ut framförallt på förvaltningens intranät så att det når rätt befattningshavare i verksamheten. Kunskap om dessa dokument och uppgifter om var aktuella versioner kan erhållas är etablerad i organisationen.

Rutiner och instruktioner avseende risk och intern kontroll med utgångspunkt från Regionens riktlinje har uppdaterats. Implementering av dessa rutiner pågår. Syftet är att mer i detalj konkretisera arbetet med risk och intern kontroll inom trafikförvaltningen.

2.5 Övervakning och uppföljning

Nämnden/bolagsstyrelsen har det yttersta ansvaret för den interna kontrollen inom sitt verksamhetsområde och ska säkerställa att den interna kontrollen är tillräcklig. Detta innebär att varje nämnd och styrelse har ett ansvar för att det finns en organisation och processer för den interna kontrollen.

Regionstyrelsen har ett övergripande ansvar för regionens verksamheter, utveckling och ekonomiska ställning. Styrelsen har också uppsiktsansvar och ska övervaka hur den interna kontrollen sköts i nämnder och bolag samt utforma, utveckla och följa upp Region Stockholms arbete med intern kontroll.

2.5.1 Uppföljning

Enligt riktlinjen för intern kontroll ska nämnden/bolagsstyrelsen med hänsyn till sitt ansvar, kontinuerligt följa upp sin verksamhet och utvärdera de riskbedömningar som sker samt vidta åtgärder för att säkerställa att den interna kontrollen är tillräcklig, effektiv och att verksamheten bedrivs på ett tillfredställande sätt. Uppföljningen innefattar också att utvärdera om samtliga komponenter i ramverket för intern kontroll är tillräckliga.

Uppföljning av risker, kontroller och åtgärder sker tertialvis enligt regionledningens anvisningar. Avdelningarna rapporterar status och effekt av kontroller och åtgärder. Resultatet sammanställs, kommuniceras och rapporteras till regionledningskontoret och trafiknämnden.

Uppföljningen sker i Stödet varifrån rapporter för vidare rapportering hämtas.

Verksamhetsuppföljning per avdelning summeras och presenteras för förvaltningschefen varje tertial. Förvaltningens ledningsgrupp delges vidare en samlad uppföljning via ledningsrapporteringen och beslutar om eventuella åtgärder ska vidtas.

Utöver den uppföljning som sker löpande i verksamheten arbetar Trafikförvaltningen även utifrån en ansvarsmodell med tre ansvarslinjer i syfte att säkerställa en ändamålsenlig kontroll och uppföljning. Funktioner i andra ansvarslinjen följer upp, kontrollerar och rapporterar löpande information om hur första ansvarslinjen arbetar med riskhantering och intern kontroll. Trafikförvaltningen har sedan 2020 även ett internt risk- och revisionsutskott. Risk- och revisionsutskottet är rådgivande i frågor som rör risk, intern styrning och kontroll och revision. Syftet med utskottet är att

underlätta för Trafikförvaltningens ledningsgrupps arbete samt att leda och utvärdera arbetet med risk och revision på trafikförvaltningen.

2.5.2 Efterlevnad av riktlinje för intern kontroll

Nämnden/bolaget ska följa regionens riktlinje för intern kontroll, RS 2019–0866.

Trafikförvaltningen arbetar i enlighet med Riktlinje för intern kontroll för Region Stockholm (RS2019-0866). Rutiner och instruktioner avseende risk och internkontroll med utgångspunkt från Regionens riktlinje har uppdaterats. Implementering av dessa uppdaterade styrande dokument har påbörjats under 2021 och fortsätter under 2022. Syftet med det här är att mer i detalj konkretisera arbetet med risk och internkontroll inom trafikförvaltningen.

2.5.3 Hantering av brister och avvikelser

Brister i den interna kontrollen ska omedelbart rapporteras till nämnd/styrelse samt i den löpande rapporteringen till regionledningskontoret. Förvaltningschef/VD ska omedelbart agera om misstanke om brott uppstår.

Trafikförvaltningens internrevision utför särskilda granskningar avseende den interna styrningen och kontrollen inom förvaltningen. Identifierade brister och förslag på förbättringsåtgärder lämnas till verksamheten och följs upp som en integrerad del av verksamhetsuppföljningen.

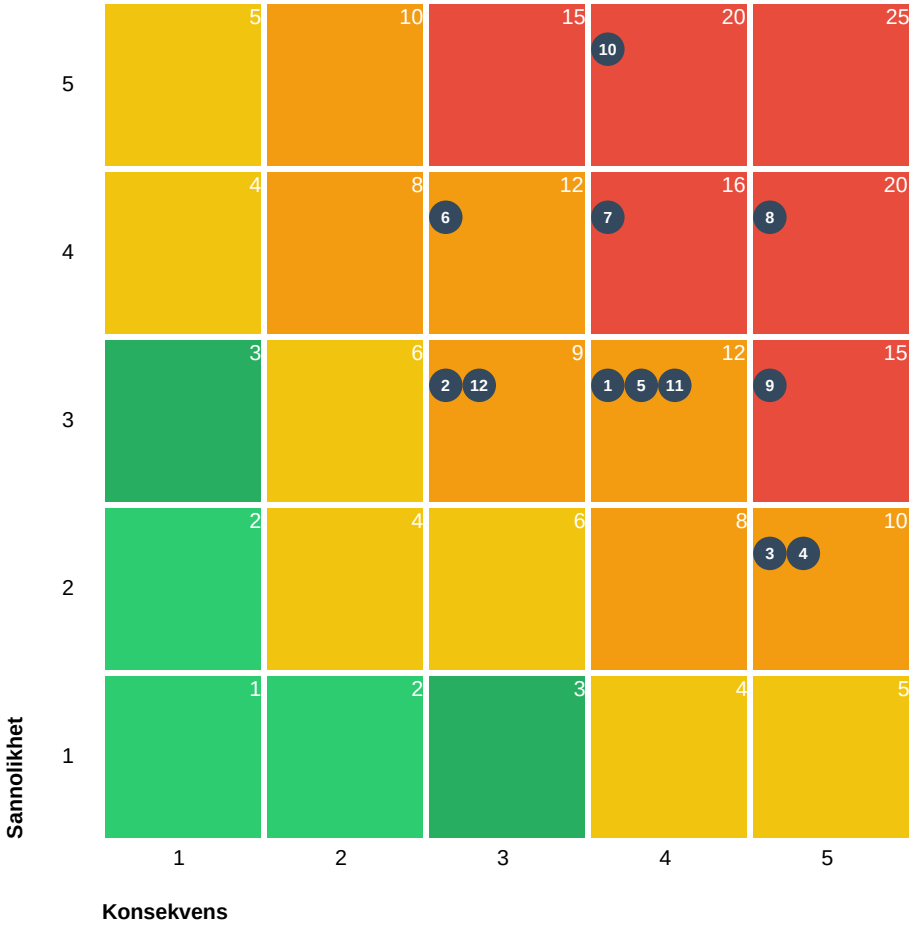
Regionrevisorerna och trafikförvaltningens internrevision har i revisionsrapporter identifierat brister i intern styrning och kontroll. Verksamheten har med några undantag valt att åtgärda bristerna. Undantagen är för de interna revisionerna dokumenterade i så kallade riskacceptanser vilka registreras, diarieförs och följs upp av internrevisionen.

Regionrevisorernas samlade bedömning avges i årsrapporten.

Regionrevisorernas rekommendationer följs upp i delårsuppföljningen och rapporteras i den interna ledningsrapporteringen.

Uppföljning av trafikförvaltningens risker i Plan för intern kontroll granskas löpande.

3 Sammanställning av risker



4 Mycket hög risk 8 Hög risk Totalt: 12

Mycket hög risk
Hög risk
Medelhög risk
Låg risk
Mycket låg risk

	Sannolikhet	Konsekvens
5	Mycket hög, detaljerad beskrivning finns under hjälptexterna, klicka på frågetecknet.	Katastrofal - Mycket allvarlig, får inte inträffa
4	Hög, detaljerad beskrivning finns under hjälptexterna, klicka på frågetecknet.	Kritisk - Allvarlig, får helst inte inträffa
3	Medel, detaljerad beskrivning finns under hjälptexterna, klicka på frågetecknet.	Signifikant - Kännbar, uppfattas som besvärande
2	Låg, detaljerad beskrivning finns under hjälptexterna, klicka på frågetecknet.	Mindre - Lindrig, uppfattas som liten
1	Mycket låg, detaljerad beskrivning finns under	Begränsad - Marginell, uppfattas som mycket liten

	hjälptexterna, klicka på frågetecknet.

Verksamhetsspecifikt mål/Nämndspecifikt mål	Lokalt mål	Risk				
Region Stockholm stärker ett hållbart resande så att klimatpåverkan från transporter minskar		1		68711	→	Risk för störningar i framtida tunnelbaneleveranser
		2		68619	→	Förmår ej nå Trafikförvaltningens mål om ökad trygghet för resenärer i och i angränsning till kollektivtrafiken
		3		68698	→	Bristande kontroll och underhåll på anläggningar
		4		68703	→	Att trafikförvaltningen inte har fullgott brandskydd i tunnelbanan
		5		68684	→	Bristfällig förmåga att anpassa kollektivtrafiken till förändrade kundbehov
Ett resultat i balans		6		68602	→	Bristfällig intern styrning och kontroll
		7		68608	→	Risk för intäktsbortfall och felaktig redovisning pga byte från SL Access till nytt biljettsystem
		8		68692	→	Risk för att minskade intäkter och begränsade möjligheter att reducera kostnaderna i motsvarande grad resulterar i en ekonomi ur balans och en mindre attraktiv kollektivtrafik på sikt.
2035: Region Stockholms verksamheter är resilienta		9		68594	→	Antagonistiskt angrepp
Hållbar investeringsutveckling		10		68579	→	Investeringar överskrider beslutade ramar och når inte fulla effektmål

Verksamhetsspecifikt mål/Nämndspecifikt mål	Lokalt mål	Risk				
		11		68622	→	Otillräcklig kravställning när TF själva inte är byggherre
Systematisk kompetensförsörjning		12		68597	→	Bristfällig kompetensplanering utifrån verksamhetens nuvarande och kommande behov