Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

Tertialrapport

April 2021

Innehållsförteckning

1 Inledning 3
1.1 Väsentliga händelser 5
1.2 Bedömning av risker och möjligheter 6
1.3 Ledningens åtgärder 7

2 Styrning och ledning 10
2.1 Mål 10
2.1.1 Uppfyllelse av mål och indikatorer 10
2.1.2 Mål och indikatorer 11
2.2 Intern kontroll 19
2.2.1 Arbetet med intern kontroll 19

3 Verksamhet 20
3.1 Avtal och upphandlingar 20
3.2 Resande i kollektivtrafik 21

4 Personal 23
4.1 Helårsarbeten 24

5 Ekonomi 26
5.1 Resultat 26
5.1.1 Personalkostnader inklusive inhyrd personal 32
5.2 Åtgärdsprogram för ett resultat i balans 32
5.3 Investeringar 33
5.3.1 Väsentliga händelser och risker i investeringsobjekt 33
5.3.2 Utfall i jämförelse med budget 40
5.3.3 Prognos i jämförelse med budget 42
5.3.4 Investeringsobjekt 42
5.3.5 Kommande investeringsbeslut för investeringsobjekt >300 mkr 47
5.4 Fastighetsförsäljningar (exkl. bostadsrätter) 47

6 Nämnd-/styrelsebehandling 48

1 Inledning

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 mycket attraktiv genom bland annat dess goda tidhållning, turtäthet, pris och trafikinformation. Verksamheten bedrivs genom AB Storstockholms Lokaltrafik med dotterbolag (SL)1.

Under våren 2020 kastades Region Stockholm liksom resten av Sverige och världen in i en samhällskris av sällan skådat slag till följd av covid-19 pandemin. Stockholm, liksom de flesta andra storstäder, drabbades hårt. Huvuddelen av år 2020 har trafikförvaltningens verksamhet varit inriktad på att hantera pandemins effekter för kollektivtrafiken på kort och längre sikt. Verksamhet och resurser styrdes om för att säkra att trafiken skulle rulla och kärnverksamheten fungera. Turtätheten för bussar, tåg och sjötrafik behölls och i vissa delar till och med utökades, trots minskat resande. Resandet sjönk kraftigt under 2020 och förväntas med stor osäkerhet variera på olika sätt också under innevarande år. Trafikförvaltningen har, trots de utmaningar som covid-19 pandemin inneburit, kunnat upprätthålla en stabil produktion och verksamhet under 2020 och fortsatt in i år 2021.

Under årets första månader har pandemins tredje våg dragit in över Stockholm. Folkhälsomyndigheten och Regeringen uppmanar fortsatt resenärer att inte åka kollektivtrafik annat än om man verkligen måste, och har också ålagt trafikförvaltningen att fortsatt minska risken för trängsel och begränsa antalet resenärer ombord på tåg, bussar och fartyg. Trafikförvaltningens mål är att kollektivtrafiken ska vara ryggraden i transportsamhället och resenären ska känna ett stort förtroende att resa kollektivt i Stockholmsregionen. För att minimera risken för smittspridning har trafikförvaltningen fortsatt köra med mer än fullt trafikutbud, trots kraftigt vikande resenärsunderlag och biljettintäkter. Omfattande informationsinsatser har också bidragit till att minska trängseln, sedan pandemins början.

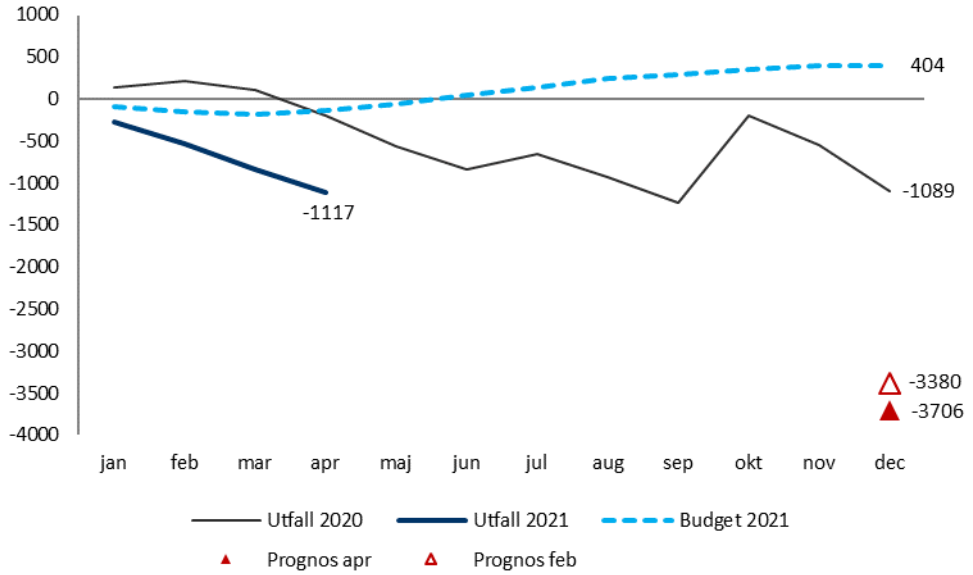
Trafikförvaltningen har startat året med att kraftsamla inom många områden för att säkra målsättningen att upprätthålla full trafik och få tillbaka resenärerna till kollektivtrafiken så snart restriktionerna hävts. De ekonomiska utmaningarna kommer kräva stora insatser för att återta intäkterna och sänka kostnaderna. Två parallella uppdrag inom ramen för trafikförvaltningens fokusområden 2021 – ”Kollektivtrafiken under restriktioner” och ”Kollektivtrafiken efter pandemin” – jobbar just nu för att säkra en trygg och pålitlig trafik för dem som behöver resa kollektivt, säkra intäkter, samt förbereda attraktiva erbjudanden under nya förutsättningar för tiden efter pandemin. Samtidigt fortsätter arbetet med att effektivisera trafikförvaltningens beställarorganisation inom ramen för uppdraget -10 procent minskad administration.

[1] Trafikförvaltningen (TF) och 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. Således ingår inte den särskilda resultatenheten i TF:s rapportering.

Resandet har under årets första månader, till följd av covid-19 pandemin, nästan halverats i jämförelse med samma period 2019. Vid utgången av mars hade resandet minskat med 46,8 procent (jämfört med motsvarande period 2019) och antalet påstigande i kollektivtrafiken på land en vanlig vardag till och med mars 2021 1 617 tusen, en minskning med 36,2 procent jämfört med samma period 2020. För kollektivtrafiken på vatten har resandet till och med mars minskat med 37,8 procent jämfört med samma period 2020. Resandet kommer med sannolikhet vara fortsatt begränsat, med förändrade resandemönster under en tid framöver.

Ett fullt trafikutbud för att motverka eventuell trängsel och minimera smittspridning tillsammans med en ekonomi i balans förutsätter, under nuvarande omständigheter, att trafikförvaltningen ersätts för uteblivna biljettintäkter orsakade av pandemin. Regeringen har aviserat kompensation för uteblivna biljettintäkter under 2021 som bedöms kunna uppgå till cirka 1 300 mkr för Region Stockholm. Om den statliga kompensationen understiger intäktsbortfallet ska Region Stockholm täcka AB Storstockholms Lokaltrafiks bortfall av intäkter i enlighet med nivå på budgeterade intäkter 2021.

Diagram: Resultat 2021 jämfört med resultat 2020 och budget 2021.



Trafikförvaltningens ekonomi har påverkats starkt av pandemins effekter på resandet. Det ackumulerade utfallet per april uppgår till -1 117 mkr och understiger periodens budget med 989 mkr. Biljettintäkterna minskar med 1 439 mkr jämfört med budget till följd av det minskade resandet. Samtliga kostnadskategorier understiger budget varav trafikkostnaderna med 203 mkr, drift och underhåll med 108 mkr och kapitalkostnader med 36 mkr.

I prognos per april uppgår årets resultat till -3 706 mkr att jämföra med årets budget om +404 mkr. Biljettintäkterna bedöms minska med 4 457 mkr jämfört med budget till följd av resandeutvecklingen i pandemins spår. De totala kostnaderna förväntas understiga budget med 334 mkr främst genom lägre kostnader för köpt trafik (148 mkr), kapitalkostnader (141 mkr) samt för drift och underhåll (69 mkr). Prognosen omfattar i nuläget inget stöd för intäktsbortfall till följd av covid-19, varken från statligt håll eller inom Region Stockholm.

Investeringsutfallet prognostiseras till 6 093 mkr, eller 93 procent, jämfört med budgeterat 6 538 mkr.

Fortsatt beskrivning av verksamhetens första månader under 2021 och årets arbete framåt finns att läsa i denna tertialrapport med bilagor.

1.1 Väsentliga händelser

Under årets första månader har som beskrivits ovan trafikförvaltningens verksamhet fortsatt inriktats på att hantera covid-19 pandemin och dess effekter på kollektivtrafiken på kort och längre sikt. Stort fokus har varit att säkra trafikavtalen samt påverkan på investeringsverksamheten . I övrigt följer nedan ett urval av väsentliga händelser som skett under början av året:

- Lansering av nytt betalsätt har skett på bred front. Med start 2 februari kan resenärerna nu blippa sina betalkort, plastkort eller i digitala plånböcker, från Visa, Mastercard eller American Express för att köpa en enkelbiljett som gäller i 75 minuter. Tjänsten utvecklas nu även för biljettköp till rabatterat pris.

- Från och med den 7 april går det att köpa 30-dagarsbiljetten i SL-appen – ett av de största stegen i utvecklingen av det nya, modernare biljettsystemet. Det går även att aktivera förlustgarantin i SL-appen vilket innebär att man vid förlust av mobilen kan hämta tillbaka eventuella periodbiljetter som fanns i den gamla mobilen till en annan mobil. Sedan tidigare, från och med den 3 mars, går det att i förväg köpa 24 - och 72 timmarsbiljetter i SL-appen och aktivera dem vid ett senare tillfälle.

- Måndag den 12 april öppnade den nya bussterminalen i Handen. Projektet påbörjades 2014 och nu kan vi äntligen välkomna våra resenärer till en modern bussterminal med ett bra läge i Handens centrum. Den nya bussterminalen har utformats med fokus på tillgänglighet och en trivsam och ljus miljö.

- Avsiktsförklaring för ett innovationsprojekt med eldriven bärplansbåt blev klart i mars 2021. Det innebär att 2023 kan invånarna i Region Stockholm bli

först i världen med att åka med en elektrisk bärplansbåt som drar upp till 80 procent mindre energi än många av dagens dieselfärjor.

- Installation av skyddsglas på bussarna och återgång till påstigande via framdörrarna har haft stort fokus under tertial 1. Minst 1 600 (utav den totala fordonsflottan på ca 2 200 fordon) installationer förväntas vara klara vid utgången av april 2021.

- Nu är alla SL-resor med tåg, buss och spårvagn märkta med Bra Miljöval - den enda miljömärkningen för persontransporter. Licensen erhölls från Naturskyddsföreningen den 1 februari och tillåter förvaltningen att använda Bra Miljöval i kommunikationen framöver.

- I februari erhöll trafikförvaltningen ett förnyat miljöcertifikat. Vart tredje år görs en omfattande extern miljörevision för omcertifiering av förvaltningens miljöledningssystem enligt ISO14001:2015. ISO-standarden ger förvaltningen ett ramverk för att jobba systematiskt med att styra, organisera och arbeta med miljöfrågor.

- Arbetet med emottagande och ibruktagande av C30-tågen har fortsatt under årets första månader. Nu är 14 fordon levererade vilket gör det möjligt att köra 7 fullängdståg (Röda linjen).

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 attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem, hållbar investeringsutveckling, ett resultat i balans samt samhällsviktiga funktioner upprätthålls vid extraordinära händelser och klimatförändringar.

De högst värderade riskerna för verksamhetsåret 2021 är följande:

- risk att investeringar överskrider beslutade ramar och inte når fulla effektmål på grund av bland annat överprövningar och nya lagkrav

- risk för antagonistiskt angrepp mot trafikförvaltningens byggnader och/eller anläggningar/fordon och/eller IT-system

- risk att trafikförvaltningen inte förmår anpassa kollektivtrafiken till förändrade resandebehov orsakat av ökad konkurrens, Covid-19 och ny teknik

- risk för att minskade eller uteblivna intäkter och begränsade möjligheter att reducera kostnaderna i motsvarande grad resulterar i en ekonomi som inte är i balans och en mindre attraktiv kollektivtrafik på sikt

Dessa riskers värdering är oförändrade i denna tertialrapportering i förhållande till verksamhetsplanen 2021.

Framtagna kontroller och åtgärder syftar till att minska sannolikheten för att dessa risker materialiseras eller minska deras negativa påverkan på verksamheten. Arbetet med att utföra dessa kontroller och åtgärder är påbörjat och resultatet kommer att presenteras mer detaljerat i bilagan plan för internkontrolls tertialrapportering.

Trafikförvaltningen ser svårigheter med att mäta måluppfyllelse för flera indikatorer under 2021. Kundundersökningen upplevd kvalitet genomförs inte sedan april 2020 med anledning av covid-19. Indikatorerna nöjda resenärer respektive trygghet saknar utfall och uppföljning av mål kan därmed inte utföras. Målnivåer är satta utifrån ett normalläge för trafiken och inte utifrån pandemin, exempelvis gäller detta indikatorerna kostnad per personkilometer, tusentals påstigande per vanlig vardag, kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna och flera underliggande miljömål baserade på antal resenärer. Även målet för förnybar energi i kollektivtrafiken påverkas då det ekonomiska utrymmet inte tillåter en ökad användning av förnybar energi för sjötrafiken. Ambitionen är trots det fortsatt att nå de långsiktiga målen 2030 enligt det regionala trafikförsörjningsprogrammet för samtliga indikatorer.

För måluppfyllnad gällande årets resultat, se avsnitt 4.2 Åtgärdsprogram för resultat i balans.

1.3 Ledningens åtgärder

Trafikförvaltningens ledning har tillsammans med medarbetare och chefer ägnat inledningen av året till att fortsätta arbetet med att hantera de ekonomiska och verksamhetsmässiga effekterna av pandemin. Upprätthålla full trafik, säkra driftspåverkande upphandlingar och avtal samt investeringar i genomförandefas har varit största fokus. Verksamheten har fortsatt att situationsanpassats till det nya läget, bland annat har ersättningsmodellerna för befintliga trafikavtal kompletterats med nya interimistiska ännu en gång under årets första månader. Snabbt hanterades åtgärden från Folkhälsomyndigheten att från och med den 7 januari 2021 rekommendera munskydd i kollektivtrafiken under rusningstid, vilket senare utökades till att omfatta hela trafikdygnet.

Förvaltningen har också fortsatt att utveckla verksamheten med tonvikt på ökad styrning och ökad effektivitet i basuppdraget, i enlighet med verksamhetsplanen (VP 2021). I bilaga till tertialrapporten finns en sammanfattande lägesbeskrivning av

uppdragen i VP 2021 för rapportering till regionfullmäktige respektive till trafiknämnden. Nedan beskrivs några av dessa uppdrag och aktiviteter.

1. *Kollektivtrafiken under restriktioner*. Aktiviteten pågår under tiden det finns restriktioner och förbereder också verksamheten för nödvändiga anpassningar av trafikutbudet vid en bestående resenärsminskning efter pandemin. I uppdraget ingår deluppdrag som biljettintäkter (visering via framdörrar på buss, biljettkontroll) reklamintäkter (ersättning för hyresbortfall, förhandlingar med reklamentreprenörer), trängsel (analys och åtgärder för att minska trängsel, och utifrån det optimera trafikutbud), trafikavtal (interimsavtal samt övriga trafikavtal under upphandling som påverkas av covid-19)
2. *Kollektivtrafiken efter pandemin*. Aktiviteten har målsättningen att 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 för att maximera trafikförvaltningens möjligheter till snabb och hållbar återhämtning primärt under perioden 2021-2024.

   Uppdraget är indelat i fem deluppdrag:

   a. *anpassat biljettsortiment* efter ett nytt behov av resande och som är långsiktigt konkurrenskraftigt gentemot andra motoriserade resor,
   b. *nya servicetjänster*,
   c. åtgärder inom *Reklamaffären* för att öka antalet reklambärare samt konvertera till digitala reklambärare,
   d. skapa förutsättningar för ökat kollektivtrafikresande och nytillkommande resenärer genom utvecklade *Mobilitetstjänster*,
   e. åtgärder om förbättrad *kundupplevelse, försäljning* och *varumärkesvärde*.

   Inom ramen för uppdraget ingår också att vidta åtgärder inom *trygghetsområdet* i och i anslutning till kollektivtrafiken (se TN uppdrag bilaga A2)
3. Trafikförvaltningen har under årets första månader skickat ut enkäter till alla medarbetare för att samla in lärdomar av nya arbetssätt som kan leda till kostnadssänkande åtgärder och nya arbetssätt som förbättrar både arbetsmiljön och medverkar till en effektivare förvaltning.
4. *Sänka de administrativa kostnaderna med 10 procent*. Trafikförvaltningen arbetar med att se över samtliga kostnader för att inom ramen för uppdraget minska de administrativa kostnaderna. Kraven på verksamheten ökar och administration bildar tillsammans med övrig kärnverksamhet en naturlig helhet i leveranserna varför det är svårt att peka ut vissa resurser. Många vakanser har hållits inne och ersättningsrekryteringar övervägs noggrant. Ett bemanningsråd

har tillsatts för att bland annat gemensamt i ledningen hantera rekryteringsutmaningar.

5. *Processorienterat arbetssätt och processbaserad verksamhetsutveckling*. Aktiviteten syftar till att fortsätta det pågående processarbetet för att förändra och effektivisera arbetssättet i organisationen. Områden med stort fokus är tillgångsförvaltning, avtalshantering inom trafiken och investeringsprocessen.
6. *Digitalisering*. Aktiviteten syftar till att utveckla användandet av digitala teknologier för att skapa nya eller förändra befintliga affärsprocesser. Rätt utnyttjat kommer det att skapa både högre resenärsnöjdhet som bättre kontroll och effektivitet i den interna verksamheten.
7. *Investeringsstyrning*. Arbetet med att utveckla och förbättra investeringsstyrningen har fortsatt med oförminskad kraft, bla har den nya åtgärdsvals- och investeringsriktlinjen implementerats i verksamheten med uppdaterade kalkylmallar och en successiv analysmetod, utvecklad prioriteringsmodell för ett tydligare systemperspektiv. En omfattande utbildningspaket med interna aktiviteter pågår.

Intern styrning och kontroll
Under perioden har internkontrollarbetet fortsatt att stärkas inom områdena konsultförsörjning, bokslutsprocessen och biljettintäkter. Vidare pågår arbete med att integrera den systematiska riskhanteringen i verksamhetens processer för att stödja verksamhetsbeslut och förvaltningens uppföljning mot beslutade effektmål. Trafikförvaltningens väsentliga risker och åtgärder har diskuterats i ledningen och ett arbete har påbörjats att etablera ett förvaltningsövergripande riskregister som stöd för en mer systematisk dokumentation och hantering av identifierade risker i verksamheten. Arbetet kommer att fungera som underlag för framtagande av Plan för intern kontroll. Under 2020 etablerades också ett risk- och revisionsutskott i verksamheten som tillhandahåller och behandlar risker och revisionsfrågor.

Internrevisionen har under perioden utfört en revision av programmet för Utbyggd Tunnelbana och Bytespunkter och rapporten är under färdigställande. Under våren 2021 har en granskning av trafikförvaltningens hantering av säkerhetsbrister i trafik påbörjats. Internrevisionen har även under perioden gjort uppföljningsgranskning i syfte att värdera status för verksamhetens åtgärdsarbete och stänga tidigare iakttagelser.

2 Styrning och ledning

2.1 Mål

2.1.1 Uppfyllelse av mål och indikatorer

Nämndspecifikt mål	Indikator	Utfall	Mål-värde	RF Mål-värde	Prognos-upp-fyllelse*
Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem	**Nöjda resenärer - allmän kollektivtrafik**	**	>=78%	>=78%	▬
	Nöjda resenärer - allmän skärgårdstrafik	**	>=94%	>=94%	▬
	Andel resenärer som känner sig trygga i allmän kollektivtrafik på land och med pendelbåtar	**	>=74%	>=74%	▬
	Kostnad per personkilometer, SL-trafiken	***	<=3,46kr	<=3,46kr	■
	Tusental påstigande en vanlig vardag (kollektivtrafik på land)	1 617	>=2 966	>=2 966	■
	Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna (RUFS)	***	>=51,75%	>=51,8%	■
	Uppfyllnad av miljömål i miljöprogram	***	>=100%	>=100%	■
	Uppfyllnad av miljömål i trafikförsörjningsprogrammet	***	>=63%	>=63%	●
	Andel förnybar energi i kollektivtrafiken	***	>=95%	>=95%	◆
	Fullt tillgänglig linje eller bytespunkt (exkl. båttrafik)	***	>=81%	>=81%	●
	Kollektivtrafikens restid mellan regionala stadskärnor och Arlanda flygplats ska vara konkurrenskraftig med bilens restid (RUFS), andel av de regionala stadskärnorna som har en restidskvot under 1,5	***	>=50%	>=50%	●
	Teknisk tillgänglighet till hissar och rulltrappor, andel uppkopplade anläggningar	93,8%			●

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

** Kundundersökningen upplevd kvalitet genomförs inte sedan april 2020 med anledning av Covid-19 och indikatorerna saknar därmed utfall.

*** Indikatorerna mäts per helår

2.1.2 Mål och indikatorer

Långsiktig ekonomisk uthållighet

2.1.2.1.1 Ett resultat i balans

Den pågående pandemin påverkar resultatet kraftigt negativt på grund av intäktsbortfall från minskat resande. Periodens ackumulerade resultat uppgår till -1117 mkr och understiger periodens budget med 989 mkr. Årsprognos per april uppgår till -3706 mkr och understiger budget med 4110 mkr. I prognosen ingår inget stöd från varken statligt håll eller inom Region Stockholm för intäktsbortfallet kopplat till pandemin.

I enlighet med regionledningskontorets instruktion räknas intäktsbortfallet samt ränteeffekten av förändrad diskonteringsränta på pensionsskulden av vid bedömningen om trafikförvaltningens ansvarsområden uppnår årets resultatkrav. Exklusive dessa poster uppgår prognosen till 793 mkr vilket överstiger budget med 389 mkr. Målet bedöms därmed vara uppnått.

2.1.2.1.2 Hållbar investeringsutveckling

För att uppnå målet *hållbar investeringsutveckling* har trafikförvaltningen arbetat med ett flertal aktiviteter som ingår i att stärka investeringsstyrning.

Arbetet med att utveckla investeringsstyrning och implementera den beslutade nya åtgärdsvals- och investeringsprocessen (ÅIP) är ett fortsatt prioriterat område under 2021. Vidare har fler förbättringar genomförts inom system och processutveckling (prognos, budget och uppföljning av investeringar). Investeringsverksamheten arbetar efter gemensamma kalkylmallar och principer tillsammans med en generisk successiv analysmetod.

Arbete med att utveckla och etablera interna kontroller avseende konsultanskaffning samt implementera metodik och mallar enligt ny rutin för riskhantering pågår.

En hållbar regional utveckling

2.1.2.1.3 Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem

Resandet med kollektivtrafiken har påverkats kraftigt av pandemin och osäkerheten kring hur resenärsvolymerna kommer att utvecklas är stor vilket beror på såväl myndigheters råd och rekommendationer som på eventuella förändrade resenärsbeteende. Bedömningen är att antalet resenärer kommer att vara fortsatt begränsat under en längre tid, även efter pandemin.

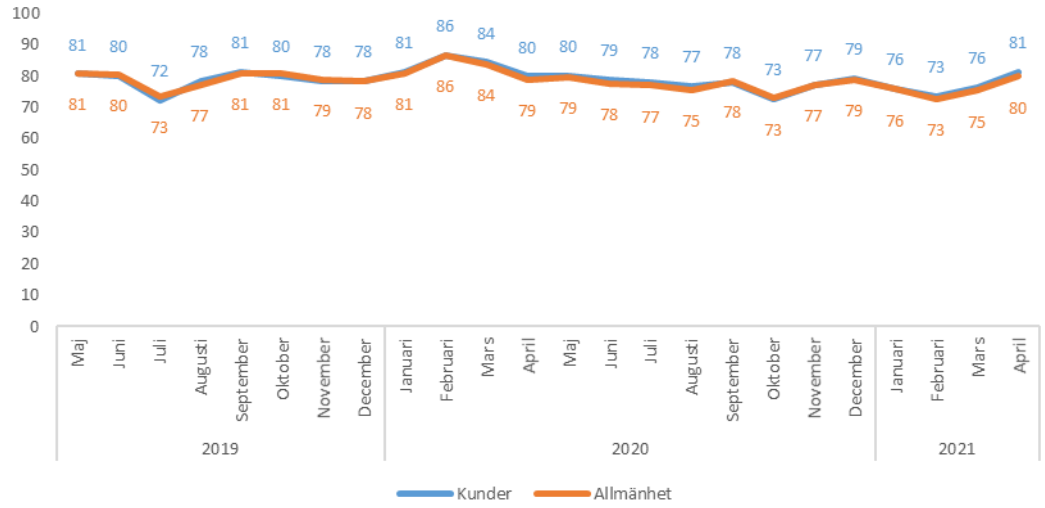
Resandet är fortsatt på en mycket låg nivå med kraftigt minskade biljettintäkter som följd. Trafikförvaltningen uppmanas fortsatt att köra full trafik för att hålla trängseln på en hanterbar nivå. Åtgärder genomförs för att optimera resenärsflöden utifrån givna förutsättningar under pandemin för att minska trängsel. För att bland annat minska

fuskåkande pågår installation av skyddsglas i samtliga bussar och till och med april är ca 75 % av installationerna klara. Andra åtgärder är att biljettkontroller genomförs på samtliga trafikslag.

Bedömningen är att målet för 2021 inte kommer att uppnås med anledning av pandemin trots att ett omfattande förberedelsearbete pågår för att få tillbaka resenärerna till kollektivtrafiken så snart restriktionerna släpps.

Trafikförvaltningen ser också svårigheter med att uppnå uppsatta målnivåer för ett flertal indikatorer för 2021 då målnivåerna är satta utifrån ett normalläge för trafiken och inte utifrån pandemin. Det gäller bland annat indikatorerna kostnad per personkilometer, tusentals påstigande per vanlig vardag, kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna och flera underliggande miljömål. Även målet för förnybar energi i kollektivtrafiken påverkas då det ekonomiska utrymmet inte tillåter en ökad användning av förnybar energi för sjötrafiken. Ambitionen är fortsatt att nå de långsiktiga målen 2030 enligt det regionala trafikförsörjningsprogrammet för samtliga indikatorer.

Kundundersökningen upplevd kvalitet genomförs inte sedan april 2020 med anledning av covid-19. Indikatorerna nöjda resenärer respektive trygghet saknar utfall och uppföljning av mål kan därmed inte utföras. Trenden avseende nöjdheten hos resenärerna har trafikförvaltningen följt via Svensk kollektivtrafiks mätning, Kollbar. Mätningarna skiljer sig åt och urvalet i Kollbar är betydligt lägre varför man får vara försiktig med att tolka utfallet. Andelen nöjda resenärer i allmän kollektivtrafik och i allmän skärgårdstrafik har under pandemin varit stabil och legat över mål. Den goda nivån på nöjda resenärer ska bibehållas framöver. Arbete pågår med att säkerställa att kundnöjdheten åter kan mätas enligt gängse mätmetod.



Fråga: Om du tänker på din senaste resa med SL, hur nöjd var du med den? Svarskalan 1-5, nöjda 4-5
Kunder: Reser med SL minst en gång i månaden
Allmänheten: Alla respondenter

Trafikförvaltningen har fortsatt leverera full trafik i enlighet med Folkhälsomyndighetens direktiv för att hålla trängseln på en så låg nivå som möjligt. Trafikleveransen är stabil och resenärerna är nöjda. Ett område under utveckling är informationen vid störda lägen i trafiken och en omfattande utveckling och förbättringsarbeten pågår kring störnings- och realtidsinformationen inom ramen för Program Trafikinformation. Under årets första månader har trafikförvaltningen också fortsatt arbetet med att utveckla och utöka informationen via SL-webben och SL-appen samt förbättra riktad information i våra miljöer. Stort fokus har lagts på kommunikation relaterad till covid-19 pandemin. Arbetet med att ersätta befintligt biljettsystem och möjliggöra en förflyttning till nästa generations biljettsystem pågår med oförminskad kraft. Leverans av 7-dagars biljetter, 30-dagars biljetter samt lansering av vilande biljetter och förlustgaranti i SL-appen har skett.

Att känna sig trygg i och på väg till och från kollektivtrafiken är avgörande för att invånare i regionen ska välja kollektivtrafiken framför bilen och för att det kollektiva resandet skall kunna öka, framförallt på kvällar och nätter. Målet för trygghet är utmanande och kommer fortsatt så vara under en tid framöver trots att många åtgärder genomförs (se TN uppdrag 2021). Indikatorn saknar utfall också här eftersom kundundersökningen upplevd kvalitet pausats på grund av covid-19.

Exempel på aktiviteter som har pågått under inledningen av året för att stärka tryggheten i kollektivtrafiken:

- Projekt Trygghetschatt är avslutad och utvärdering håller på att färdigställas.

- kravställning Trygghet inför upphandling Djurgårdslinjen är genomförd. Kraven medför bland annat ökad utbildning för personal, trygghetspolicy, samverkan och rapportering.
- Utökning av trygghetskamera utanför stationer samt på bussterminaler, exempelvis Kista och Jakobsbergs busstorg.

Resan i kollektivtrafiken ska vara enkel, smidig och bekväm, oavsett transportslag. Tillgängligheten i kollektivtrafiken fortsätter att utvecklas genom en kontinuerlig och lösningsorienterad dialog med intresseorganisationer och kommuner. Tillgänglighet och framkomlighet går hand i hand i kollektivtrafiken. Höga krav ställs på fungerande hissar och rulltrappor, samt på städning och den fysiska utformningen av kollektivtrafiken. Pilot för att möjliggöra prediktivt underhåll av hissar och rulltrappor har startats upp under tertial 1. Framkomlighetsarbetet löper på enligt plan med bland annat utredning av stombuss 4 och arbetet med att föreslå och genomföra framkomlighetsåtgärder i samverkan med länets kommuner och Trafikverket. Trafikförvaltningens arbete med att integrera cykeln i kollektivtrafiken pågår också enligt plan.

Framtidens kollektivtrafik ska vara hållbar. Arbetet med att minska klimatpåverkan från kollektivtrafiken fortgår. Klimatpåverkan uttryckt som andel förnybar energi är fortsatt hög. Arbetet med att successivt byta ut fossila drivmedel mot förnybara alternativ fortsätter, med målår senast 2030 om 100 procent förnybart för kollektivtrafiken på vatten. Fortsatt arbete pågår med energieffektivisering i trafikdrift och fastigheter samt fortsatt arbete med att utöka elektrifieringen av busstrafiken. Inom ramen för vidareutveckling av koncept kopplat till fortsatt elektrifiering och autonom drift av fordon har ett pilotprojekt med eldriven bärplansbåt har initierats samtidigt som möjligheten till att testa teknik för autonoma bussar i fler miljöer undersöks.

Arbetet med pilotprojektet källsortering på tunnelbanestationer pågår enligt plan. Under tertial 1 har SL-trafiken blivit miljömärkt med Naturskyddsföreningens "Bra Miljöval". En efterlängtad och viktig insats.

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

För det nämndspecifika målet Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem 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.

Indikator (rapporteras per månad)	Utfall	Utfall fg år	Prognos-upp-fyllelse indikator	Mål-värde nämnd/ bolag	Mål-värde full-mäktige
Nöjda resenärer - allmän kollektivtrafik *(Regionfullmäktige)*		83%	▬	>=78%	>=78%
Nöjda resenärer - allmän skärgårdstrafik *(Regionfullmäktige)*		96%	▬	>=94%	>=94%
Andel resenärer som känner sig trygga i allmän kollektivtrafik på land och med pendelbåtar *(Regionfullmäktige)*		73%	▬	>=74%	>=74%
Tusental påstigande en vanlig vardag (kollektivtrafik på land) *(Regionfullmäktige)*	1 617	2 563	■	>=2 966	>=2 966

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Prognos-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
Teknisk tillgänglighet till hissar och rulltrappor, andel uppkopplade anläggningar *(Regionfullmäktige)*	93,8%		●		

Kommentar

De hissar och rulltrappor som ingår i uppkoppling av tillgänglighetsmätning är de som Trafikförvaltningen har ett underhållsansvar för och som trafikanterna använder, oavsett trafikslag, sk trafikantanläggningar. Detta är den första mätningen som genomförs och andel uppkopplade hissar och rulltrappor är vid rapporteringstillfället 93,8 procent. Prognos för 2021 sätts till 94 procent.

2.1.2.1.4 Social hållbarhet

Trafikförvaltningen tillämpar Sveriges regioner och landstings uppförandekod för leverantörer för att främja hållbara leverantörskedjor. Trafikförvaltningen arbetar även systematisk för att beakta sociala hållbarhetsaspekter, som demokrati, antidiskriminering, folkhälsa, jämlikhet, jämställdhet, barnperspektivet, mångfald, tillgänglighet och trygghet. Arbetet med samordning och utveckling av området social hållbarhet inklusive jämlikhet, jämställdhet, folkhälsa, barnkonventionen, mänskliga rättigheter pågår enligt plan.

Ett samarbete med Västtrafik och Skånetrafiken är en del av detta. Inom ramen för samarbetet har både en revision utifrån social hållbarhetskrav genomförts samt att även kravuppföljning av trafikutövare avseende social hållbarhet.

2.1.2.1.5 Region Stockholms klimatpåverkan ska minska

Trafikförvaltningen arbete syftar till att invånarna i regionen får tillgång till en väl fungerande och hållbar kollektivtrafik, enligt miljömålen i Miljöprogram 2017-2021 samt Trafikförsörjningsprogrammet (TFP) avseende klimatpåverkan.

Arbetet med att minska klimatpåverkan från kollektivtrafiken fortgår. Klimatpåverkan uttryckt som andel förnybar energi är fortsatt hög och målet till 2030 kommer sannolikt uppnås.

De senaste bussavtalen innehåller högre krav om energieffektivisering. Exempel på energibesparingsåtgärder är sparsam körning, ruttoptimering (bland annat hur bussarna kör till och frångepå) samt elektrifiering av drivlinan. Sedan början av 2017 drivs 100 procent av bussflottan på förnybara drivmedel. Under 2020 har de första helelektriska ledbussarna i bussflottan, fyra stycken i Barkarbystaden, tagits i trafik och SL har därmed 14 elbussar sammanlagt i trafik.

Sjötrafiken gick 2020 upp från 20 procent till 50 procent förnybart drivmedel i sjötrafiken, vilket är den nivå som också gäller under 2021.

2.1.2.1.6 Samhällsviktiga funktioner upprätthålls vid extraordinära händelser och klimatförändringar

Trafikförvaltningen har en väl fungerande metodik för krishantering inklusive regelbundna krisledningsövningar. Arbetet med säkerhetsskyddsplanen pågår enligt plan. Trafikförvaltningen avser att avvakta direktiv från regionledningskontoret innan vi börjar arbeta med frågan kring totalförsvar och pliktplaneringsplan.

Arbetet med utökad kamerabevakning med trygghetskameror inom busstrafikens och spårvägstrafikens knutpunkter samt av över icke publika områden i trafiksystemet pågår enligt plan. Det pågår en upphandling av kameror inklusive installationstjänster. Först när den är genomförd kan en större utbyggnad ske. Det görs även en del mindre utökningar i samband med den pågående reinvesteringen av kameror.

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

Planering av signalskyddsförmåga har initierats och pågår enligt plan, utredning avseende viss utrustning pågår.

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

GAP-analys inom klimatområdet är under uppstart.

2.1.2.1.7 Kärnverksamheten ska prioriteras

Uppdraget att sänka de administrativa kostnaderna med 10 procent under 2021 pågår enligt plan och målet bedöms kunna uppnås. 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 och det svårt att skilja ut vissa kompetenser och definiera dem som administration. Administration bildar tillsammans med övrig kärnverksamhet en naturlig helhet i leveranserna.

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Prognos-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
Administrationens andel av kostnaderna *(Regionfullmäktige)*	2%			<=2 020%	Minska från år 2 020

Kommentar

Administrationens andel av totala kostnader uppgår till 2,0 % i ackumulerat utfall per april vilket är samma nivå som för årsprognosen per april. Budgeterad andel för året var 1,9 %. Ökningen med 0,1 procentenhet beror främst på att totala kostnader prognostiseras minska med 2,9 % (334 mkr) mot budget.

2.1.2.1.8 Hög innovations- och digitaliseringsgrad

Resandet förändras och inom kollektivtrafikbranschen syns ett allt större fokus på kombinerad mobilitet med hela resan-perspektivet. Det innebär att den traditionella kollektivtrafiken ges möjlighet att utvecklas.

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 samt bättre kontroll och högre effektivitet i den interna verksamheten.

Arbetet med att implementera digitaliseringsstrategi, utveckla en digitaliseringsplan och revidera digitaliseringsmålbilden går enligt plan.

Trafikförvaltningen har under våren 2021 varit drivande i innovationsprocessen genom att sammankalla och genomföra tre stycken möten med FoI-rådet med fokus på att stärka trafikförvaltningens innovationsarbete. Trafikförvaltningen har därutöver deltagit i bedömningsgruppen för regionens Innovationsfond. Trafikförvaltningen har deltagit regionledningens arbete för att stödja forsknings- och innovationssamverkan såsom chefsmöten innovation som representant för kollektivtrafiken. Under april 2021 genomfördes ett första s.k. Innovationsforum där trafikförvaltningen bjöd in trafikoperatörer till digitalt möte där det berättades om strategi, tänkt arbetssätt och möjlighet till samverkan. Cirka 10 bolag gav positivt gensvar och fler möten kommer genomföras för att utveckla samarbetet kring innovationer.

2.1.2.1.9 Bidra till ett transporteffektivt samhälle i Stockholmsregionen

Trafikförvaltningen bidrar till utvecklingen för ett transporteffektivt samhälle i Stockholmsregionen genom flertalet aktiviteter och målet för 2021 bedöms uppnås.

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. I arbetet med Kollektivtrafikplan finns nu en remisshandling framme som planeras tas upp för information i Trafiknämnden inför utskick av remiss under fyra månader. Nuvarande tidplan innebär att slutligt beslut om planen kan tas i Trafiknämnden under första kvartalet 2022.

Inom framkomlighetsåtgärderna bedrivs 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. Arbetet syftar till att aktörerna samverkar kring lösningar på särskilt svåra frågor och problem som identifieras i pågående uppdrag rörande framkomlighet.

I det gemensamma arbetet med Stockholms stad, för att förbättra framkomligheten och öka pålitligheten, genomförs mindre trimningsåtgärder längs befintliga stombusslinjer som går helt eller delvis genom Stockholms kommun. Flera av de genomförda åtgärderna har haft en god effekt på att korta körtiderna samtidigt som påverkan på biltrafikens framkomlighet varit begränsad.

Uppdraget att förtydliga ansvaret för skärgårdens replipunkter och vilka förväntningar som kan ställas på kommuner och markägare gällande dessa går enligt plan och genomförs genom att Region Stockholm medverkar i det av Länsstyrelsen ledda projektet Replipunktslyftet. Målet är att utveckla länets 11 replipunkter och utreda ansvarsfördelning mellan berörda aktörer.

Hållbar arbetsgivare

2.1.2.1.10 Region Stockholm - attraktiv arbetsgivare

Alla de indikatorer som trafikförvaltningen mäter internt (AVI, JÄMIX, Sjukfrånvaro totalt, korttid och långtid, Tillsvidareanställda, Visstidsanställda) utom en (Tjänster inom personalram) har ett utfall under första tertialet över mål vilket ger den samlade bedömningen att målet Attraktiv arbetsgivare uppnås 2021.

2.1.2.1.11 Systematisk kompetensförsörjning

Alla indikatorer (Personalomsättning, Intern rörlighet) utom en (Andel utvecklingsplaner i ProCompetence) med utfall på första tertialet visar på grönt vilket ger den samlade bedömningen att målet Systematisk kompetensförsörjning uppnås.

Vägledande för trafikförvaltningen under 2021 är att skapa förutsättningar för en effektivare resurssättning av en beställarorganisation som stärker kärnverksamheten.

Kompetensplanering/-kartläggning pågår och är grunden för planering av fortsatta kompetensutvecklingsinsatser. Arbetet är långsiktigt och kommer att fortsätta under 2021.

Arbetet pågår enligt plan i de delar som omhändertas inom ramen för trafikförvaltningens bemanningsråd samt att HR-partner i linjen utmanar respektive chef kopplat 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 har fortsatt och är högt prioriterat framåt under 2021. Genom den tertialvisa ledningsrapporteringen görs uppföljning som redovisas i särskild ordning till regionledningskontoret och trafiknämnden , se bilaga Plan för intern kontroll 2021 tertialuppföljning T1.

3 Verksamhet

3.1 Avtal och upphandlingar

Allmänt
Situationen med rådande pandemi har även påverkat arbetet med upphandlingar och avtal. Studier inför nya trafikupphandlingar har senarelagts, bland annat upphandling av tunnelbanans trafik och flertalet busstrafikavtal.

Interimsavtal har förhandlats fram med trafikutövare för buss och lokalbanor för att hantera ersättning och trafikbeställningsförfarande under rådande situation. Interimsavtalen kommer att gälla från 1 april 2021 för en period på 6 månader men med möjlighet till förlängning med ytterligare 6 månader, till längst 31 mars 2022.

Tunnelbana
Under tertialet har arbetet med att förbereda inför upphandling av tunnelbanan (E40) kommit igång igen sedan pausen våren 2020 med anledning av covid-19. Tjänsteutlåtandet avseende tunnelbaneverksamheten (E40) har aktualitetsprövats och justerats samt processats via trafikförvaltningens beredningsgrupp och trafikråd. När ärendet godkänns i trafiknämnden är avsikten att formellt sett inleda upphandlingen så snart möjligt därefter.

Buss och lokalbana
Trafiknämnden beslutade i maj 2020 att uppdra åt Transdev Sverige AB att utföra SL-trafiken på Roslagsbanan (E34) samt busstrafiken i Norrort (E35) och Norrtälje (E38). Besluten överprövades och dom till trafiknämndens fördel i förvaltningsrätten erhölls under december. Samtliga upphandlingar överklagades till Kammarrätten och prövningstillstånd har meddelats för E35 och E38 där skriftväxling mellan parterna nu är i slutskedet. Prövningstillstånd för E34 har avslagits och avtal med vinnande anbudsgivare avses att tecknas under april månad. Överprövningsprocesserna får konsekvenser på datum för trafikstart för de nya trafikaffärerna.

Upphandlingarna av busstrafik inom Nacka/Värmdö (E36) och Huddinge/Botkyrka/Söderort (E37) pågår efter att ha annonserats på nytt. Upphandlingarna avbröts i höstas efter dialog med potentiella anbudsgivare som indikerade att marknaden hade svårt att acceptera avtal med inslag av resandeincitament till följd av pandemin. Anbudstiden sträcker sig fram till den 18 maj. För trafikområde Södertörn (E23) avses optionsår 2023-2025 nyttjas med en framförhandlad besparing jämfört med nuvarande ersättningsnivå. Beslut väntas tas i trafiknämnden i maj.

Sjötrafik
För pendelbåtstrafik djurgårdslinjen (linje 82) pågår utvärdering av inlämnade anbud. Försökslinje för pendelbåt Värmdö-Stockholm (linje 84) har justerats. Pandemieffektens minskande resenärsunderlag och biljettintäkter samt skärpta

miljökrav har medfört att förutsättningarna för linjen har förändrats. En uppdatering av TJUT för försökslinjen väntas att presenteras för trafiknämnden för beslut i maj.

Anläggningar med mera
Inriktningsbeslut avseende nytt underhållsavtal för bana, el och signal (UH2022) har fastställts av trafiknämnden. Upphandlingen som påbörjades av vissa delar rörande underhåll BES-anläggning (Bana, El, Signal) pausades temporärt, detta för att under hösten omarbeta förstudien inför upphandlingen. Som en följd av detta har UH2012-avtalen förlängts. Omstart av förberedelsearbete inför upphandling har påbörjats och projektet har bytt namn till UH2024.

3.2 Resande i kollektivtrafik

Resande: Redovisning av antal resande i tusental per trafikslag[2] jämfört med budget och föregående år, samt prognos. Kollektivtrafik på vatten innefattar skärgårdstrafik och pendelbåtslinjer.

Resande kollektivtrafik (totalt tusental)	Utfall 2103	Utfall 2003	Förändr. 2103-2003	Prognos 2021	Budget 2021	Avvik PR-BU	Bokslut 2020
Kollektivtrafik på land, genomsnitt påstigande	1 617	2 536	-36,2%	1 691	2 966	-1275	1 859
Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt	414	666	-37,8%	3 509	6 156	-2647	3 168

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

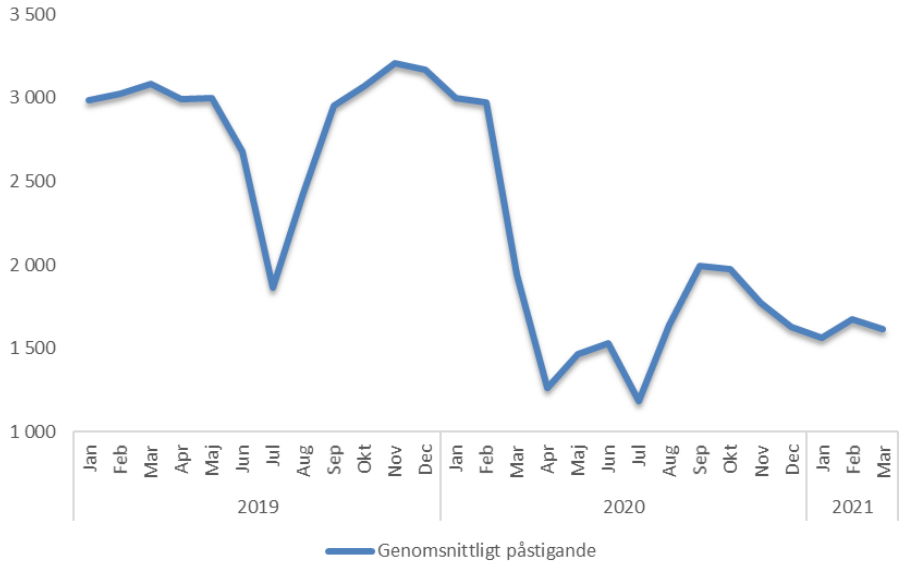
Utfall i jämförelse med föregående år

Kollektivtrafik på land, genomsnittligt påstigande[3]
Resandet har minskat markant till följd av covid-19. Antalet genomsnittligt påstigande en vanlig vardag till och med mars uppgår 1 617 tusen vilket är en minskning med 36,2 procent jämfört med samma period 2020 och en minskning med 46,8 procent jämfört med samma period 2019. Minskningen av antal påstigande är helt hänförligt till läget i samhället i stort och de rekommendationer som har getts av Folkhälsomyndigheten.

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

[3] Resandeutvecklingen i kollektivtrafiken på land, mätt som antal genomsnittligt påstigande budgeterades till 2 966 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.

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



För kollektivtrafiken på land ökade resandet något under februari för att sedan sjunka något under mars igen.

Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt
Resandet har minskat markant till följd av covid-19. Antalet påstigande till och med mars uppgår 414 tusen vilket är en minskning med 37,8 procent jämfört med samma period 2020 och en minskning med 31,2 procent jämfört med samma period 2019. Att minskningen jämfört med 2019 är lägre beror på att antalet påstigande i pendelbåtstrafiken ökade markant under de första månaderna 2020 med anledning av ett nytt trafikavtal (Linje 80 sjövägen). Det nya avtalet har fler avgångar och högre kapacitet vilket ger en totalt utökad trafik. Minskningen av antal påstigande är helt hänförligt till läget i samhället i stort och de rekommendationer som gäller.

Prognos i jämförelse med budget

Kollektivtrafik på land, genomsnittligt påstigande och Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt
Total budget baserades på 100 procents resande. Aktuell prognos bygger på 57 procent jämfört med 2019. Avvikelsen mot budget beror på att pandemin tog fart igen runt november med hårdare restriktioner till följd.

Framtagen resandeprognos har använts för samtliga trafikslag. Det vill säga att inga anpassningar har gjorts utefter de förutsättningar och utmaningar som finns för respektive trafikslag.

4 Personal

Hantering av covid-19 pandemin kopplat till trafikförvaltningens uppdrag samt implementering av arbetssätt kring distansarbete har präglat det senaste året.

Såväl fysisk som psykosocial arbetsmiljö har varit i fokus. Under perioden har flertalet rutiner och inriktningar tagits fram och implementerats med anledning av hemarbete och nya arbetssätt. Distansarbete har tillämpats i stor utsträckning till följd av restriktioner utfärdade av Region Stockholm. Arbetssätt och mötesstrukturer har förändrats till mer digitala. Den nya medarbetarpolicy som har tagits fram av Region Stockholm har fokus på medarbetarskap och ledarskap. Medarbetarpolicyn som tillika är Region Stockholms arbetsmiljöpolicy anger styrande principer för hur medarbetare och chefer inom Region Stockholm ska agera som arbetsgivare.

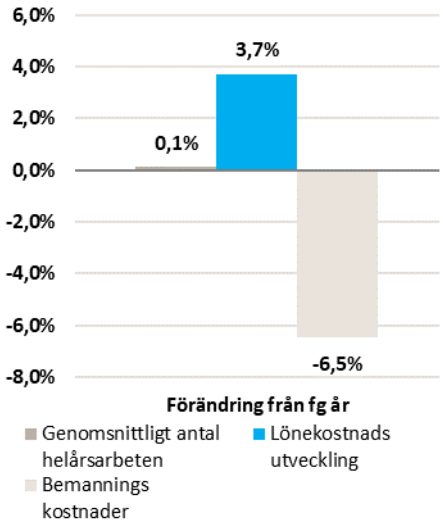
Resurssättning i verksamheten ska ske utifrån kompetensbehov och på ett kostnadseffektivt sätt, att arbeta mer i nätverk än i hierarkier samt att möjliggöra en flexibilitet vad gäller arbetstid och arbetsplats. Mot bakgrund av det ekonomiskt ansträngda läget råder restriktivitet kring nyanställning och konsultintag. I första hand ska prövas om behovet kan lösas genom omfördelning av interna resurser. Ett tvärfunktionellt bemanningsråd har etablerats för att ta ett helhetsansvar för kompetensförsörjningen.

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

Trafikförvaltningen har infört månatliga pulsmätningar där medarbetarna får svara på korta frågor kopplat till arbetsmiljön vad gäller engagemang, arbetssätt, ledarskap och stress. Syftet är att få till en kontinuerlig och öppen dialog med arbetsmiljön i fokus. Vidare har Nano Learning introducerats på trafikförvaltningen, ett digitalt verktyg för kurser i mindre format vilket är ett tidseffektivt sätt att stärka medarbetarnas kunskap inom utvalda områden. Först ut är en kurs om likabehandling i syfte att öka medvetenheten om hur vi tillsammans arbetar för ett utvecklande, inkluderande och hållbart arbetsliv där vi tar tillvara olika förmågor och värdesätter och respekterar varandras olikheter.

4.1 Helårsarbeten

Bemanning: Redovisning av helårsarbeten och bemanningskostnader



Genomsnittligt antal helårsarbeten har ökat marginellt jämfört med samma period föregående år. De direkta lönekostnaderna ökar till följd av utökat antal tjänster samt årlig lönerevision. Bemanningskostnaderna minskar jämfört med samma period föregående år till följd av återhållsamhet gällande resursintag.

Helårsarbeten	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år	Prognos år	Budget år	Budget avvik.
Personal - Helårsarbeten	872	875	-3	0,1%	875	875	0

Utfall i jämförelse med budget

Antalet helårsarbeten per april 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 2021 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 understiga budget marginellt, främst beroende på lägre pensionskostnader.

5 Ekonomi

5.1 Resultat

Resultaträkning: Trafikförvaltningens resultat 2021 jämfört med budget samt resultat 2020. Verksamhetsinterna intäkter och kostnader ingår ej i resultaträkningen nedan.

Resultat (mkr)	Ack utfall 2104	Ack budget 2104	Avvik utf-bu 2104	Ack utfall 2004	Föränd fg år %	Prognos 2021	Budget 2021	Avvik PR-BU	Bokslut 2020
Verksamhetsanslag	3 372	3 372	0	3 265	3,3%	10 117	10 117	0	9 794
Biljettintäkter	1 494	2 933	-1 439	2 471	-39,5%	5 153	9 610	-4457	5 437
Uthyrning fordon	462	460	2	464	-0,4%	1 384	1 370	15	1 388
Uthyrning lokaler	287	296	-9	290	-0,8%	880	888	-8	852
Reklamintäkter	120	120	0	118	2,0%	360	360	0	352
Övriga intäkter	424	376	48	378	12,2%	1 174	1 168	6	3 220
Verksamhetens intäkter	**6 160**	**7 558**	**-1 398**	**6 985**	**-11,8%**	**19 067**	**23 512**	**-4444**	**21 043**
Personalkostnader	-283	-304	21	-302	-6,5%	-872	-880	7	-872
Köpt landtrafik (SL)	-4 536	-4 714	179	-4 531	0,1%	-13 967	-14 085	118	-13 321
Köpt sjötrafik (WÅAB)	-108	-132	24	-93	15,9%	-428	-459	30	-397
Drift och underhåll	-723	-831	108	-705	2,5%	-2 472	-2 541	69	-2 565
Övriga kostnader	-310	-350	40	-298	3,9%	-1 075	-1 043	-32	-1 138
Verksamhetens kostnader	**-5 959**	**-6 332**	**373**	**-5 929**	**0,5%**	**-18 815**	**-19 008**	**193**	**-18 293**
Avskrivningar	-1 119	-1 179	60	-1 086	3,0%	-3 432	-3 587	155	-3 316
Finansnetto	-200	-175	-24	-174	14,6%	-527	-513	-14	-523
Resultat*	**-1 117**	**-128**	**-989**	**-204**		**-3 706**	**404**	**-4110**	**-1 089**

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

Periodens ackumulerade resultat uppgår till -1 117 mkr och understiger periodiserad budget med 989 mkr. Utfallet påverkas i stor omfattning av de åtgärder som vidtagits av myndigheter och regering för att motverka coronavirusets spridning. Försäljningen av biljetter har fortsatt att ligga på en mycket låg nivå under årets första månader till följd av det minskade resandet i pandemins spår. Trafikproduktionen utförs alltjämt i full omfattning vilket sammantaget påverkar det ackumulerade resultatet starkt negativt.

I prognos per april uppgår årets resultat till -3 706 mkr att jämföra med årets budget om +404 mkr. Biljettintäkterna bedöms minska med 4 457 mkr jämfört med budget till följd av resandeutvecklingen under rådande pandemi. De totala kostnaderna förväntas understiga budget med 334 mkr främst genom lägre kostnader för köpt trafik (148 mkr), kapitalkostnader (141 mkr) samt för drift och underhåll med 69 mkr. De lägre kostnaderna motverkas något till följd av högre kostnader för juridiskt expertstöd samt färre arbetade timmar i investeringsprojekt (debiterad tid). Exklusive bortfall av

biljettintäkter till följd av covid-19 (-4 457 mkr) samt ränteeffekten på pensionsskulden av årets förändring av diskonteringsräntan (-42 mkr) noteras ett positivt resultat om 793 mkr vilket överstiger budget med 389 mkr. Prognosen omfattar i nuläget inget stöd för intäktsbortfall till följd av covid-19, varken från statligt håll eller inom Region Stockholm.

Jämfört med prognos per februari försämras resultatet med 326 mkr. Biljettintäkterna minskar genom ett lägre resande i början på året samt ökar kostnaderna för köpt trafik till följd av en högre bedömd indexnivå.

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.[4]

Kostnadsutveckling jämfört med föregående år

Verksamhetens kostnader ökar marginellt med 0,5 procent (30 mkr), jämfört med motsvarande period föregående år, vilket kan jämföras med budgeterad kostnadsökning för perioden om 6,8 procent. Kostnadsutvecklingen är låg inom främst köpt trafik inom SL (endast 0,1 procent) och personalkostnader minskar till följd av återhållsamt nyttjande av resurskonsulter. Drift och underhåll samt övriga kostnader ökar med runt 3 procent, vilket dock är lägre än budgeterat.

Kapitalkostnaderna ökar med 4,6 procent jämfört med motsvarande period föregående år, men är lägre än budgeterat (7,5 procent). Ökningstakten beror delvis på tillkommande avskrivningar när investeringar successivt färdigställs och tas i bruk. Dock är aktiveringstakten lägre än planerat. I övrigt har diskonteringsränta för pensionsskulden bokförts i april vilket också påverkar.

Utfall i jämförelse med budget

Periodens utfall uppgår till -1 117 mkr och understiger periodens budget med -989 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på följande:

Verksamhetens intäkter

Verksamhetens intäkter understiger ackumulerad budget med 1 398 mkr. Avvikelsen beskrivs nedan per resultatrad.

Biljettintäkter

Biljettintäkterna understiger budget med totalt 1 439 mkr, vilket nästan helt är hänförligt till SL-trafiken. Biljettintäkterna från skärgårdstrafiken är 1 mkr lägre än budget. Intäkterna från SL-trafiken uppgår till cirka 50 procent av budgeten. Budget ack april baserades på resandevolym om 75 procent i jämförelse med ett normalår. Till

4 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.

följd av den ökade smittspridningen i regionen med hårdare restriktioner och rekommendationer från myndigheter har resandet dock blivit betydligt lägre, drygt 50 procent under perioden, jämfört ett normalår.

Övriga intäkter
Övriga intäkter[5] består huvudsakligen av resultatneutral vidarefakturering (fordonsgas, diverse material och uthyrning etcetera). Periodens utfall överstiger budget med 41 mkr genom ökad vidarefakturering främst inom externa projekt åt annan part (49 mkr) och bränsleförsäljning i SL-trafiken (5 mkr) samt kontrollavgifter (8 mkr). Avvikelsen motverkas av lägre intäkter, främst kopplat till bränsleförsäljning och fraktintäkter inom sjötrafiken (12 mkr) samt förskjuten uthyrning av Vallentunadepån (9 mkr).

Verksamhetens kostnader
Verksamhetens kostnader understiger ackumulerad budget med 373 mkr. Avvikelsen beskrivs nedan per resultatrad.

Personalkostnader
Personalkostnaderna understiger budget med 21 mkr genom främst lägre kostnader för anställd personal till följd av vakanser och frånvaro vilket delvis motverkas av intag av resurskonsulter. Vidare noteras lägre utfall för pensioner samt utbildning och konferenser.

Köpt trafik SL
Kostnaderna för SL-trafiken understiger budget med 179 mkr. Sedan coronavirusets spridning startade under 2020 har trafiken bedrivits i full omfattning och mer för att bidra till minskad smittspridning, i enlighet med Folkhälsomyndighetens föreskrifter och råd. Busstrafikens kostnader är 107 mkr lägre än budget, men kommer vid årets slut att mötas av ökade indexkostnader till följd av högre bränslepriser. Pendeltågstrafiken har lägre kostnader (64 mkr) främst genom kvalitetsavdrag för ej utförd trafik till följd av urspårningen vid Häggvik station i början av året samt lägre banavgifter. Därtill noteras lägre kostnader inom kundtjänst (12 mkr) och tunnelbana (5 mkr). Lokalbana har högre kostnader (10 mkr) främst till följd av reglering avseende föregående år och ökad trafikproduktion på Lidingöbanan.

Köpt trafik WÅAB
Skärgårdstrafikens kostnader understiger budget med 24 mkr. Avvikelsen beror främst på en reducerad tidtabell i början av året på grund av svårt isläge (9 mkr), då ordinarie fartyg inte har kunnat trafikera i skärgården. Istället har en mindre flotta av isgående fartyg använts. Därutöver noteras lägre kostnader för ett flertal poster bland annat pendelbåtslinjerna 82 och 83 samt lägre utfall för helikopter och svävare, incitament och godstrafik.

5 Sammanfattning av följande rader i resultaträkningen; Uthyrning fordon, Uthyrning lokaler, Reklamintäkter och Övriga intäkter.

Drift och underhåll
Drift och underhåll understiger budget med 108 mkr främst eftersom underhållsarbeten inte ligger i fas med budget. Även IT-driftkostnader har förskjutits genom försening i transitionen till ny IT-drift leverantör.

Övriga kostnader
Övriga kostnader understiger budget med 40 mkr, främst på grund av lägre nyttjande av specialistkonsulter under perioden (12 mkr) samt lägre kostnader för lager (12 mkr), försäljningskostnader (9 mkr) och reklam/PR (9 mkr).

Kapitalkostnader
Kapitalkostnaderna understiger budget med 36 mkr. Avskrivningarna understiger budget med 60 mkr, huvudsakligen till följd av en generellt lägre färdigställandetakt än budgeterat. Avvikelsen motverkas av högre räntekostnader (24 mkr) främst kopplat till diskonteringsränteeffekten på pensionsskulden (35 mkr), vilket motverkas av reserverade kostnader i budget.

Covid-19 effekt på utfall
Den främsta effekten av situationen med covid-19 på trafikförvaltningens utfall är bortfallet av biljettintäkter, vilket uppgår till -1 439 mkr under perioden. Förvaltningens merkostnader kopplade till covid-19 motverkas av lägre kostnader inom flertalet områden. Sammantaget noteras lägre kostnader än budget.

Prognos i jämförelse med budget
Prognos per april uppgår till -3 706 mkr och understiger budget med 4 110 mkr. Exklusive intäktsbortfall och diskonteringsräntans effekt på pensionsskulden noteras en positiv avvikelse mot budget om 389 mkr. Nedan beskrivs huvudsakliga avvikelser per resultatrad:

Verksamhetens intäkter
Verksamhetens intäkter beräknas understiga budget med 4 444 mkr i prognos per april. Avvikelsen beskrivs nedan per resultatrad.

Biljettintäkter
Biljettintäkterna väntas understiga budget med totalt 4 457 mkr till följd av den rådande pandemin.

Prognosen för biljettintäkterna i SL-trafiken beräknas understiga budget med 4 450 mkr. Budgeten 2021 baserades på ett genomsnittligt resande om 80 procent på årsbasis (år 2019 som bas), samt en kompenserande post om 2 170 mkr för att möta intäktsnivån före pandemins start.[6] Årsprognosen per april bygger på lägre resande om cirka 60 procent och omfattar inget bidrag eller kompensation för intäktsbortfall. Det

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

lägre bedömda resandet i prognosen i förhållande till resandenivån i budget medför ett intäktstapp på 2 280 mkr. Tillsammans med det budgeterade intäktstappet om 2 170 mkr noteras sammanfattningsvis ett totalt intäktstapp om 4 450 mkr.

Prognosen som baseras på förvaltningens scenarioantaganden över resandeutvecklingen är förknippade med osäkerhetsfaktorer som i grunden bygger på i hur stor utsträckning resenärerna väljer att åka kollektivt och vilken biljettyp de väljer. Detta i synnerhet mot bakgrund av den ökade smittspridningen i regionen och åtstramning i samband med införande av lokala allmänna råd i Stockholms län.

Biljettintäkterna från skärgårdstrafiken beräknas understiga budget med 7 mkr. Prognosen bygger på samma grundscenario för resande som i SL-trafiken. I prognos per april noteras en något långsammare återhämtning av resandet men framförallt påverkan av förlängda restriktioner som antas sträcka sig över sommaren, sjötrafikens högsäsong.

Övriga intäkter
Övriga intäkter består främst av resultatneutral vidarefakturering (fordonsgas, diverse material och uthyrning med mera). I prognosen beräknas de samlade övriga intäkterna öka med 13 mkr mot budget, främst genom högre intäkter från vidarefakturerade kostnader i externa projekt (43 mkr), uthyrning av fordon (15 mkr) till stor del kopplat till att trafikavtal E19 har förlängts, samt kontrollavgifter (7 mkr). Avvikelsen motverkas bland annat av lägre intäkter från sjötrafikens vidarefakturering av bränslekostnader (43 mkr), från uthyrda lokaler (8 mkr) till följd av hyresrabatter samt försenade medfinansieringsbidrag (6 mkr).

Verksamhetens kostnader
Verksamhetens kostnader beräknas understiga budget med 193 mkr i prognos per april. Avvikelsen beskrivs nedan per resultatrad.

Personalkostnader
Personalkostnaderna beräknas understiga budget marginellt med 7 mkr. Avvikelsen beror på lägre direkta lönekostnader till följd av vakanser och frånvaro samt pensionskostnader. Avvikelsen motverkas av högre kostnader för inhyrd personal för att täcka upp vid frånvaro.

Köpt trafik SL
Kostnaderna för SL-trafiken förväntas understiga budget med 118 mkr. Busstrafiken står för merparten av avvikelsen med 76 mkr, vilket främst beror på att budgeten omfattar ett reserverat utrymme som i nuläget inte förväntas behöva ianspråktas fullt ut. De underliggande kostnaderna har dock ökat jämfört med budget främst kopplat till indexökning för drivmedel, förstärkningstrafik och motorkonverteringar. Vidare minskar kostnaderna inom pendeltåg (57 mkr) på grund av lägre incitamentskostnader i följderna av urspårningen i Häggvik, samt lägre banavgifter på grund av färre sålda biljetter med Arlandapassage. Ytterligare lägre kostnader noteras inom tunnelbana (11

mkr) samt trafikslagsgemensamma kostnader med 16 mkr främst till följd av ett lägre nyttjande av kundtjänsten.

Avvikelsen motverkas av högre kostnader inom lokalbanetrafiken (35 mkr) bland annat till följd av ett utökat behov av trafikering på Tvärbanan och Lidingöbanan, samt ökade indexkostnader. Ökade kostnader noteras också inom pendelbåtstrafik (7 mkr) till följd av ökade bränslekostnader.

Köpt trafik WÅAB
Skärgårdstrafikens kostnader förväntas minska med 30 mkr på helårsbasis. Avvikelsen beror främst på lägre trafikvolymer (20 mkr) till stor del beroende på att istidtabell behövde användas vissa perioder under vintern som inneburit färre trafikerade timmar. Ytterligare lägre kostnader noteras kopplat till bland annat index, incitament med mera.

Drift och underhåll
Kostnaderna för drift och underhåll understiger budget med 69 mkr vilket främst beror på lägre förväntade kostnader inom trafikavdelningen (68 mkr) huvudsakligen kopplat till lägre bränslekostnader inom sjötrafiken och förskjutet underhåll inom tunnelbanan.

Övriga kostnader
Övriga kostnader beräknas bli 32 mkr högre än budget. Avvikelsen beror främst på högre kostnader för konsulter huvudsakligen kopplat till ett ökat behov av juridiskt expertstöd (21 mkr), hyra av datorer (13 mkr) samt färre arbetade timmar i investeringsprojekt (14 mkr). Avvikelsen motverkas av lägre kostnader för bland annat lager (13 mkr), MÄLAB (8 mkr) och försäljningskostnader (6 mkr).

Kapitalkostnader
Kapitalkostnaderna förväntas bli 141 mkr lägre än budget. Lägre avskrivningskostnader beräknas till 155 mkr, på grund av förskjutna tidplaner inom en del projekt exempelvis fordonsleveranser, samt att reserverade kostnader i budget inte bedöms behöva användas. Räntekostnaderna (finansnetto) prognostiseras bli 14 mkr högre vilket beror på effekten av årets förändring av diskonteringsräntan på pensionsskulden (42 mkr). Avvikelsen motverkas av ett reserverat utrymme i budget.

Covid-19 effekt på prognos
Den främsta effekten av situationen med covid-19 på trafikförvaltningens årsprognos är bortfall av biljettintäkter som uppgår till -4 457 mkr. De merkostnader som noterats kopplat till pandemin täcks av lägre kostnader inom flera områden.

5.1.1 Personalkostnader inklusive inhyrd personal

Tabell: Personalkostnader inklusive inhyrd personal

Personalkostnader inkl inhyrd personal Mkr	Ack utfall 2104	Ack budget 2104	Avvik utf-bu 2104	Ack utfall 2004	Föränd fg år %	Prognos 2021	Budget 2021	Avvik PR-BU
Personalkostnader	**-271**	**-304**	**33**	**-279**	**-2,8%**	**-836**	**-880**	**44**
varav lönekostnad	*-170*	*-186*	*16*	*-164*	*3,7%*	*-537*	*-558*	*21*
spec. övertid	*-1*	*-1*	*0*	*-1*	*-41,5%*	*-3*	*-3*	*0*
spec. sjuklönekostnad	*-2*	*-1*	*-1*	*-2*	*-27,7%*	*-3*	*-2*	*-1*
varav PO-pålägg och pensionskostnader	*-84*	*-101*	*17*	*-95*	*-12,2%*	*-269*	*-293*	*24*
varav förändring sem- och löneskuld	*-13*	*-7*	*-6*	*-12*	*14,4%*	*-5*	*-1*	*-4*
varav övriga personalkostnader	*-4*	*-9*	*6*	*-8*	*-53,2%*	*-24*	*-28*	*3*
Inhyrd personal	**-12**	**0**	**-12**	**-23**	**-50,0%**	**-36**	**0**	**-36**
Personalkostnader inkl inhyrd personal	**-283**	**-304**	**21**	**-302**	**-6,5%**	**-872**	**-880**	**7**

Verksamhetens personalkostnader inklusive inhyrd personal utgör cirka 5 procent av trafikförvaltningens totala kostnader. Jämfört med föregående år har de totala personalkostnaderna inklusive inhyrd personal minskat med 6,5 procent vilket främst beror på lägre kostnader för inhyrd personal på grund av återhållsamhet med intag av resurskonsulter på vakanta tjänster. Lönekostnaderna har ökat med cirka 4 procent jämfört med föregående år, främst till följd av att fler rekryterats till beslutade tjänster, ersättningsrekryteringar samt den årliga löneöversynen.

Utfall i jämförelse med budget

Se avsnitt 5.1

Prognos i jämförelse med budget

Se avsnitt 5.1

5.2 Åtgärdsprogram för ett resultat i balans

Prognos per april uppgår till -3 706 mkr vilket understiger budget om 404 mkr med 4 110 mkr. Vid jämförelse mot resultatkravet räknas av intäktsbortfall till följd av pandemin (-4 457 mkr) samt även effekten av den förändrade diskonteringsräntan (-42 mkr). Resultatet justerat för detta blir 793 mkr vilket överstiger resultatkravet om 404 mkr med 389 mkr. Därmed anses trafikförvaltningen inklusive SL-koncernen[7] uppfylla årets resultatkrav.

[7] Exklusive de enheter inom SL som FUT ansvarar för.

Budgeten för trafikförvaltningen inklusive SL förutsätter att staten och Region Stockholm ersätter intäktsbortfall till följd av covid-19 (RS 2020-0469). Aktuell prognos per april tyder på att intäktsbortfallet kommer att öka ytterligare med drygt 2 miljarder kronor för att nu uppgå till 4,5 miljarder kronor, jämfört med det underlag som budgeten baserades på.

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 under såväl innevarande som kommande år. Alternativet är att reducera trafikutbudet, för att möta den minskade efterfrågan.

Till följd av det ekonomiskt kärva läget har trafikförvaltningen intensifierat arbetet med effektiviseringar och återtagandet av intäkter, med hänsyn taget till Folkhälsomyndighetens rekommendationer. För vidare information om detta, se Ledningens åtgärder, avsnitt 1.3.

Trafikförvaltningen arbetar löpande i det dagliga arbetet med effektiviseringar för att varje skattekrona ska användas så effektivt som möjligt.

5.3 Investeringar

Från och med 2021 ska tertialrapporteringen, enligt nya anvisningar från Regionledningskontoret, innehålla en mer detaljerad investeringsrapportering med väsentliga händelser, risker och åtgärder.

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. Under perioden överlämnades Vallentunadepån till förvaltningsorganisationen. Produktion av de nya fordonen på Stadlers fabrik i Schweiz har fortsatt enligt plan och fordon nr 2 och 3 har levererats till depån under perioden. Under första tertialet har också verifierande tester av de nya fordonen ute på banan kommit igång med positiva resultat.

Efter trafikstarten på Kårstagrenen i slutet av december har planering för det fortsatta arbetet med dubbelspårssträckan Täby kyrkby – Kragstalund samt återstående banåtgärder på Kårstagrenen norr om Lindholmen genomförts. Gångbro över spåren samt plattformstak vid Åkersberga station färdigställdes och slutbesiktigades i mars.

Det finns risk för överprövning av de upphandlingar som återstår och som är av stor betydelse för de avslutande åtgärderna i järnvägsanläggningen. Genomarbetade upphandlingsunderlag och val av upphandlingsstrategi baserat på fokus på upphandlingsspecifika förutsättningar minskar risken.

Program Bussdepåer
Projekt Tomteboda bussdepå består av ombyggnad av befintlig postsorteringsanläggning till 25 verkstadsplatser samt nybyggnation av 180 uppställningsplatser och tvätthall. Ombyggnationen har färdigställts och nybyggnationen beräknas vara klar för ibruktagning under mitten av 2021.

Bussdepå Enlunda på Ekerö ska ersätta bussdepån i Ekerö centrum. Genomförandet är försenat flera år på grund av marktvist, miljökrav och att index tillkommit sedan genomförandebeslut togs. Detta åtgärdas genom utvärdering av beslutad omfattning och förnyad analys av tidigare uppskattad investeringsutgift.

Program Slussen
Projektering av likriktarstation Fatburen 1 har färdigställts och genomförandet pågår. Norra Teknikrummet är framflyttat att utföras år 2022 till år 2024 på grund av att stadens projekt skadat konstruktioner för teknikrummet och skadorna måste åtgärdas först.

Program Röda linjens uppgradering
Under det första tertialet har två PTO (preliminary take over) av nya C30-fordon skett. Flera leverabler i kontraktet med leverantören har inte uppfyllts och under perioden har projektet fokuserat på uppföljning av leverantörens kapacitet till serieleverans. Total 14 fordon har tagits över av trafikförvaltningen. Uppföljning av IT-leveranserna för C30-fordonet har intensifierats och tester av det landbaserade IT-systemet pågår, dock med förseningar. För Nybodadepån har förfrågningsunderlag för upphandling av entreprenader påbörjats. Upphandling av entreprenader beräknas starta i slutet av 2021. Coronapandemins påverkan under 2020 har gett följdeffekter och ytterligare påverkan förutses även under 2021.

Det finns risk för att Alstoms uppköp av Bombardier får konsekvenser som kan påverka leveransen av C30-fordon. Kontinuerliga uppföljningsmöten med leverantören genomförs där frågan bevakas och hanteras avtalsenligt. Ytterligare finns det risk för identifierade diskrepanser mellan tunnelbaneanläggningen och C30's tekniksystem. Risken hanteras med support- och underhållsavtal med berörda leverantörer. Om C30 försenas kan anpassningen av Nybodadepån försenas.

Program Tvärbana Norr Solnagrenen
Signalprojektet har slutfört uppdateringar och underhållsåtgärder av signalsystemet i samtliga ställverk längs banan. Uppdatering av ATC-system (ombord) med förbättrade signalmottagare pågår.

Det finns kvarstående risker avseende tidpunkt för ett slutligt färdigställt ATP-system, där främsta åtgärd är betalning mot godkända leverantörer.

Program Spårväg City
Programmet håller på att avslutas.

Program Tvärbana Norr Kistagrenen
Arbete vid Bromma flygplats för trafikstart har fortgått under perioden. Den av Trafikverket tilldelade entreprenaden för ny vägport under E4:an vid Helenelund har överklagats och analyser pågår gällande påverkan på tidplan och ekonomi. Produktionen av kommande 10 stycken A35-fordon fortlöper enligt tidplan, med första leverans till Stockholm under våren 2022. Projekteringen av signalutrustning på Kistagrenen samt utvärdering av installation av utrustning för prioritetsbegäran i trafiksignaler och växelomläggning i fordon pågår.

Det finns risker avseende produktion genom både Sundbyberg, Stockholm och Sollentuna gällande framdrift, detaljerad byggplanering och påverkan på kringliggande trafik.

Kringliggande fastighetsägare kan ha synpunkter om byggnationen och överklaga detaljplaner. Detta åtgärdas genom nära samarbete med Stockholms stad, Sundbybergs kommun samt anläggningsägare såsom Vattenfall, Ellevio, Swedavia samt fastighetsägare.

Kommunernas egna arbeten i området är i vissa fall förutsättningar för framdriften av Tvärbanan och dessa risker påverkar både tid och utgift. Samplanering minskar risken.

Det finns risk för överprövning till Miljödomstolen gällande påverkan på Igelbäcksån i Norra Ursvik.

Bygget inkluderar kvarstående komplicerade tekniska arbeten som är beroende av ännu icke lagakraftvunna detaljplaner vid Ärvinge och Helenelund där gemensam styrning från alla parter behövs.

Den tidigare överprövningen av totalentreprenaden från Bromma Flygplats till Helenelund har kvarstående risker gällande utgift och tid. Riskerna hanteras genom optimeringsarbete.

Det finns en kvarstående risk för trafikpåverkan på grenen Norra Ursvik till Bromma flygplats på grund av tekniska och organisatoriska begränsningar till följd av flygsäkerhetsföreskrifter. Kontinuerlig samverkan med Swedavia och fortsatt utveckling av tekniska lösningar minskar risken.

Program Saltsjöbanan
Under första tertialet har Nacka kommun antagit detaljplanerna för mötesstationerna i Fisksätra och Tattby. Båda detaljplanerna har överklagats. Järnvägsplanerna för dessa mötesstationer är sedan tidigare inlämnade till Trafikverket för fastställelse. Trafikverket har begärt utökad granskning vilket har medfört att dessa ännu inte fastställts som planerat. Bygghandlingsprojektering för mötesstationerna och

uppställningsspår är sedan tidigare genomförd och upphandlingsunderlag finns sammanställt. Upphandling av entreprenad genomförs när järnvägsplaner och detaljplaner vunnit laga kraft. Under perioden har ett delprojekt startat upp för de kompletterande lokala bulleråtgärder som ingår i programmets uppdrag. Upphandling av entreprenör för dessa åtgärder startar under våren.

Det finns risk för överklagande av de järnvägsplaner och detaljplaner som är en förutsättning för planerade sträckor med mötesspår. Detta åtgärdas genom god samverkan och kommunikation med intressenter, både de som kan påverka planer samt handläggare på respektive myndighet/verk som hanterar planer, samt god planering och framförhållning.

Under 2021 kommer upphandlingar att pågå inom programmet. Överprövning av dessa upphandlingar innebär risk för att upphandlingsaktiviteter drar ut på tiden och tidsplanen för de erforderliga trafikavstängningarna kan i så fall påverkas. Detta åtgärdas genom kvalitetsgranskad och genomarbetad upphandlingsdokumentation samt genom utrymme i tidsplanen för överklaganden.

Det finns även risk för att förseningar i Stockholms stads Slussenprojekt påverkar sluttiden för återläggningen av Saltsjöbanan mellan Henriksdal och Slussen negativt. Detta innebär en utdragen tidplan för programmet och därmed risk för fördyringar. Åtgärdas genom översyn av programmets organisation och tidplan med ambitionen att så långt som möjligt försöka hantera detta inom beslutad ram.

Bussterminal Slussen
Stockholms stads arbeten med bergsprängning är inne i slutfasen och ett de har under perioden tilldelat delentreprenad stomkomplettering. Flera av stadens entreprenader startar senare än planerat vilket i sin tur riskerar en lägre upparbetning för 2021 än planerat.

Produktionstidplanen och slutkostnadsprognosen är baserad på Stockholm stads rapportering om framdrift i sprängningsarbetet. Det finns risk för utgiftsökning och tidsförskjutning där uppföljning med Stockholms stad sker löpande.

Nya Spårvägsmuseet
Nya Spårvägsmuseet i Norra Djurgårdsstaden ersätter tidigare museibyggnad på Södermalm. Under perioden har utställningsentreprenaden påbörjats. Covid-19-pandemin har inneburit större påverkan än tidigare beräknat då specialister i utställningsentreprenaden inte kunnat utföra planerat arbete varför risk för försening och fördyring föreligger.

Handen Bussterminal
Bussterminalen med 8 påstigningsplatser bakom glasdörrar invigdes den 14 april 2021. Bussterminalen ersätter busshållplatser efter väg och erbjuder en god inomhusmiljö för resenärer och personal. Slutreglering mellan parterna återstår samt en stämning som

hanteras av Haninge Life.

Kvarvarande risker inkluderar slutregleringsdialog med de finansierande parterna om kostnadsfördelning samt pågående tvist med en entreprenör. Riskerna hanteras genom avtalsförvaltning med parterna samt bevakning av tvistelösning i domstol.

Fordon SpvC – nya A35 fordon
Sex nya fordon av typ A35B är framgångsrikt levererade till Spårväg City och går i kommersiell trafik.

C20 – uppgradering
C20 uppgradering syftar till att modernisera och uppgradera C20 flottan med vissa livstidhöjande åtgärder. Under perioden har leverantörer effektiviserat sin förserieproduktion. Beslut om teknisk lösning och införande av HVAC i förarhytt har tagits och en plan för införande tagits fram. Den tidigare förseningen har ökat och det finns risk för ytterligare förseningar. Leverantören följs upp kontinuerligt avseende tidplan och handlingsplan.

Det finns även viss risk för försening på grund av problem med transporter av fordon ut och in i tunnelbanesystemet samt till och från produktion och fabrik. Risken hanteras genom prioriteringar. Ytterligare finns det risk för att ombyggda fordon som valideras i trafik genererar trafikstörningar, vilket hanteras genom kontinuerlig återföring till leverantören.

Bussterminal Slussen brukarspecifik inredning
Planeringsarbeten för kommande entreprenader och upphandlingar pågår.

Brukarspecifik inredning är en del av interiören och tekniken i bussterminalen och eventuell försening av Stockholms Stads arbete påverkar sluttiden. Risken åtgärdas genom uppföljning med Stockholms Stad gällande produktionstidplan.

Saltsjöbanan och tunnelbaneentréer Slussen
För Saltsjöbanans slutstation har arbete med att fastställa systemhandlingen utförts samtidigt som Stockholms stad har projekterat bygghandlingen för sina entreprenaddelar. Projektering för tunnelbaneuppgång Krysset pågår och upphandling förväntas starta under sommaren 2023. Parallellt har ett utredningsarbete tillsammans med staden och Atrium Ljungberg påbörjats beträffande ett hotell ovanpå tunnelbanan. Projekteringen för Norra entrén är för närvarande pausad och avvaktar stadens kringliggande projekt.

Det finns risk för försening av objektet eftersom åtgärderna sker i sekvens beroende av övriga åtgärder i området under ledning av andra aktörer. Det finns även en risk för fördyring relaterat till risken för försening. Dessa risker hanteras genom uppföljning med Stockholms Stad gällande produktionstidplan och kalkylunderlag.

Planerade åtgärder i tunnelbaneentré Krysset kan påverkas av marktilldelning till Atrium Ljungberg från Stockholm stad. Åtgärdas genom dialog med Stockholms Stad och Atrium Ljungberg om reglering av eventuella konsekvenser.

Lilla Lidingöbron
Under perioden har projektering av signal, kontaktledningar och spår samt växlar på bron pågått. Tydliggörande av gränsdragningen i avtalet med Lidingö stad pågår i dialog med Lidingö.

Det finns risk för förseningar då Lidingös leverantör är försenad med byggandet av bron och trafikförvaltningens arbeten är beroende av dessa. Kontinuerlig dialog med Lidingö och dess leverantör hanterar risken.

Livstidsförlängning gröna linjen
I slutet på 2020 fattades genomförandebeslut av regionfullmäktige om Livstidförlängning av gröna linjen. Arbetet påbörjades i slutet på december 2020 och har under det första tertialet kommit igång med fokus på utveckling av åtgärder för implementering.

Det finns risker för försening på grund av behov av teknisk utveckling av delar av signalsystemet och säkerhetsgodkännandeprocessen för systemet. Risken åtgärdas genom aktiv avtalsförvaltning samt deltagande i designfasen.

Utbyte av hissar och rulltrappor
Upphandlingar pågår för byten av kvarvarande hissar, rulltrappor och rullramper. Hissupphandlingen har genomförts enligt plan och tilldelningsbeslut planeras innan sommaren. Tilldelning och kontraktsskrivning av rulltrappor och rullramper blev senarelagt på grund av överprövning. Risken hanteras genom bl a scenarioplanering.

Utbyggnad av Älvsjö depå
Älvsjö depå byggs om och ut för att effektivt kunna underhålla X60-flottan. Etapp 1 omfattande 3 nya uppställningsspår är planerad att slutbesiktigas under kvartal 2 2021. Slutfas av projektering av etapp 2, vilket omfattar mark och teknikbyggnader pågår. Etapp 3-7, vilket omfattar depåupprustning och kalkylerbar systemhandling tas fram under 2021.

Det finns risk för att icke kalkylerade underhållskostnader och tillkommande investeringsbehov utanför projektets beslut tillkommer för att nå önskade effektmål. Detta åtgärdas genom kontinuerlig dialog och hantering av krav under genomförande.

Det finns även risk för att projektets åtgärder påverkar trafikutsättning, då ombyggnad sker samtidigt som depån är i drift. Denna påverkan minimeras genom att genomförandet planeras i etapper tillsammans med verksamheten. En produktionsplaneringsresurs är tillsatt för att arbeta tillsammans med operatören.

Ytterligare finns det risk för att få anbudsgivare leder till ökad entreprenadkostnad. Detta åtgärdas genom att dialog med marknaden förs för att utforma en lämplig upphandlingsstrategi samt att upphandlingsstrategin förbereds för att kunna dela upp entreprenaden om så bedöms lämpligt.

Otydliga ansvarsgränser mellan trafikförvaltningen och Trafikverket innebär risk för förseningar samt ökade kostnader. Åtgärdas genom tidig dialog samt tecknande av genomförandeavtal med Trafikverket gällande omfattning och tidplan.

Förstärkning innertak Fridhemsplan
De sista små kvarvarande arbetena har försenats på grund av Covid-19. Objektet är under avslut.

Rissne tunnelbanedepå
Under det första tertialet har arbete med detaljprojektering fördjupats samt förfrågningsunderlag för utförandeentreprenaderna påbörjats.

Det finns risk för försening och fördyring på grund av komplexiteten i ombyggnationen med flera entreprenader som genomförs parallellt. Risken ökar i och med att Tvärbanans depåprojekt planeras att pågå samtidigt i samma område. Detta hanteras genom koordinering och samverkan mellan de olika projekten samt uppföljning av avtal med entreprenörer.

Det finns även risk för att upphandling av ny driftoperatör för tunnelbanan under 2023-2024 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.

Ytterligare finns risk för förseningar och fördyringar om konflikt med trafikdrift uppstår. Detta åtgärdas genom nära samverkan med operatören för att minimera utfall av eventuell driftspåverkan samt försening i tidplan.

Livstidssäkrande åtgärder fordon X10p
Under perioden har arbetet med fördjupad utredning för att säkerställa rätt åtgärder med optimering av ekonomi och kvalitet fortsatt. Planen är att ett vägledande underlag ska finnas framtaget innan sommaren.

Då X10p fordonen är gamla och delvis innehåller ålderstigen teknik finns risk att det inte går att upphandla resurser med rätt kunskap. Detta åtgärdas genom tidigt stöd av sektion Inköp och Upphandling samt analys av marknaden och identifiering av lämpliga leverantörer.

På grund av fordonens ålder och gamla komponenter finns risk att önskad funktion på systemnivå inte kan uppfyllas trots komponentbyte. Detta åtgärdas genom att analysera delsystemens inbördes beroenden och fördjupad teknisk genomgång av

omfattade system och komponenter för att säkerställa att rätt livstidssäkrande åtgärder genomförs.

Roslagsbanan Lindholmen – Kårsta
Upprustningen genomförs samordnat med pågående arbete i program Roslagsbanans utbyggnad. Under första tertialet 2021 har entreprenadupphandling för etapp 2 genomförts och kontrakt tecknades med entreprenör i början av april. Arbetena är planerade för ett genomförande i huvudsak under trafikavstängning juni-dec 2021.

Det finns risk för överprövning av återstående upphandling som måste genomföras inom den planerade trafikavstängningen. Detta åtgärdas genom stort fokus på genomarbetade upphandlingsunderlag och val av upphandlingsstrategi efter genomgång av upphandlingsspecifika förutsättningar.

Banåtgärder Söderströmsbron
Långsliprar har under perioden installerats på flottbroarna mellan Gamla stans plattform och stålbroarna. Trafikomläggning till spår D har inte kunnat utföras som planerat påsken 2021 och inte heller det planerade växelbytet, detta på grund av att trafiken på Röda linjen inte fått störas under rådande pandemi.

Depå Alkärrshallen
Den sista åtgärden inom projektet är förskjuten på grund av covid-19 hos godkännande part. Projektet är under avslut.

Högvärdeskomponenter X60B
Första betalning om 30% av kontraktsbeloppet är gjord till leverantören i samband avtalstecknande.

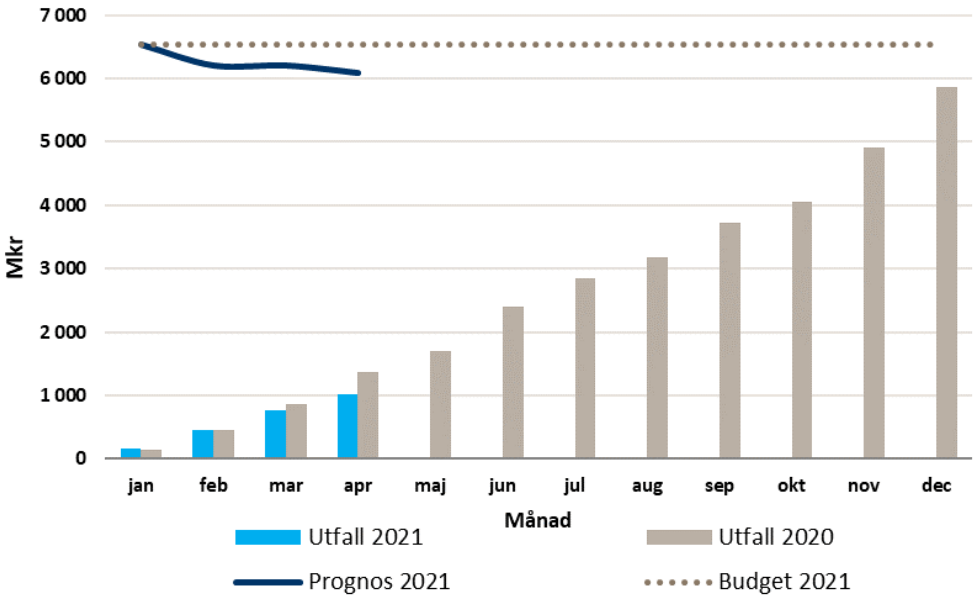
Det finns risk för att pendeltåg tas ur trafik med anledning av brist på reservdelar, vilket hanteras med leveransplan.

SL Lås
Installation av online-lås är slutförd. Besiktningar av de sista avropen pågår. Arbetet med off-line fortlöper och integration beräknas fortgå en bit in på hösten 2021. Därefter startar installation av off-line låscylindrar som planeras pågå till kvartal 3, 2022.

Det finns risk-för försening i pågående entreprenader på grund av oenighet med leverantör. Detta hanteras genom juridisk granskning och avtalsuppföljning.

5.3.2 Utfall i jämförelse med budget

Investeringar: Översiktsdiagram som visar trafiknämndens utfall, budget och prognos för 2021



Investeringar: Ny- och ersättningsinvesteringar.

Investeringar mkr	Utgift 2104	Prognos 2021	Budget 2020	Budget avvik	Upparb grad (%)
Nyinvesteringar	577	4 099	4 432	-333	13%
Ersättningsinvesteringar	438	1 995	2 106	-112	21%
Totalt investeringar	**1 015**	**6 093**	**6 538**	**-445**	**16%**

Ackumulerat utfall till och med april är 1 015 mkr vilket ger en upparbetningsgrad på 16 procent jämfört med budget. För nyinvesteringar är upparbetningsgraden 13 procent medan den för ersättningsinvesteringar är 21 procent.

Budgeterat till och med april är 1 845 mkr vilket innebär att upparbetningen för perioden är 830 mkr lägre än budgeterat, den största avvikelsen är hänförlig till leveransen av C30-fordonen inom Röda linjens uppgradering.

Ackumulerat utfall för medfinansiering är 19 mkr. Budget för året är 977 mkr, den låga upparbetningsgraden beror delvis på att den statliga medfinansieringen utbetalas först i slutet av året.

5.3.3 Prognos i jämförelse med budget

Årets prognos jämfört med årets budget

Investeringsbudgeten för året uppgår till 6 538 mkr och årets prognos uppgår till 6 093 mkr. Prognosavvikelsen på 445 mkr beror huvudsakligen på avvikelser i program Röda linjens uppgradering. Avvikelser per specificerat objekt med genomförandebeslut förklaras närmare nedan.

5.3.4 Investeringsobjekt

Investeringsobjekt > 100 mkr med genomförandebeslut (Mkr)	Utgift 2021	Prognos 2021	Budget 2021	Budget avvik.	Upparb grad utf/bud	Total ack utgift	Total prognos	Total budget invplan 2021	Total budget avvik.	Total upparb grad	Färdig-ställande år
Program Roslagsbanans utbyggnad	143	701	636	65	22%	8 219	10 450	10 450	0	79%	2026
Program Bussdepåer	26	206	174	32	15%	3 244	4 010	3 909	101	83%	2024
Program Slussen	1	14	31	-17	2%	383	439	439	0	87%	2023
Program Röda linjens uppgradering	143	990	1 528	-537	9%	6 253	10 710	10 710	0	58%	2026
Program Tvärbana Norr Solnagrenen	7	34	13	22	58%	5 523	5 581	5 541	40	100%	2022
Program Spårväg City	0	1	0	1		2 946	2 946	0	2 946		2021
Program Tvärbana Norr Kistagrenen	162	1 049	781	268	21%	2 437	4 936	4 936	0	49%	2024
Program Saltsjöbanan	11	52	68	-16	16%	1 374	1 835	1 835	0	75%	2027
Bussterminal Slussen	1	592	631	-39	0%	1 638	3 388	3 388	0	48%	2025
Nya Spårvägsmuseet	5	33	0	33		187	215	0	215		2021
Handen Bussterminal	17	13	0	13		234	230	0	230		2021
Fordon SpvC - nya A35 fordon	23	13	0	13		192	192	0	192		2021
C20 - uppgradering	19	208	351	-143	5%	527	1 453	1 453	0	36%	2023
Bussterminal Slussen brukarspecifik inredning	2	12	39	-26	5%	22	234	234	0	9%	2025
Saltsjöbanan och tunnelbaneentréer Slussen	10	43	83	-40	13%	77	1 012	1 026	-14	8%	2027
Lilla Lidingöbron	9	14	32	-18	29%	51	132	132	0	39%	2023
Livstidsförlängning gröna linjen	1	56	76	-20	1%	65	412	412	0	16%	2026
Lågfrekvent underhåll X60, X60A, X60	13	62	78	-16	17%	13	622	626	-5	2%	2026
Utbyte av hissar och rulltrappor	4	130	192	-62	2%	690	1 494	1 500	-6	46%	2025
Utbyggnad av Älvsjö depå	12	145	141	4	8%	78	864	865	0	9%	2026
Förstärkning innertak Fridhemsplan	2	5	0	5		311	314	0	314		2021
Rissne Tunnelbanedepå	28	73	183	-110	15%	65	632	632	0	10%	2025
Livstidssäkrade åtgärder X10p fordon	2	11	23	-12	10%	4	150	150	0	3%	2024
Roslagsbanan Lindholmen–Kårsta	18	101	77	24	23%	78	186	182	4	43%	2022
Banåtgärder Söderströmsbron	3	19	24	-5	12%	154	180	180	0	85%	2021
Depå Alkärrshallen	1	3	0	3		120	122	0	122		2021
Högvärdeskomponenter X60B	4	28	16	13	26%	43	118	70	48	62%	2023
SL Lås	6	48	30	17	20%	343	401	401	0	85%	2022
Totalt	**673**	**4 657**	**5 207**	**-550**	**13%**	**35 274**	**53 259**	**49 072**	**4 186**	72%	

Avvikelse prognos jämfört med budget

Program Roslagsbanans utbyggnad
Prognosen för året överstiger budget med 65 mkr eftersom garantiarbeten i Vallentunadepån förskjutits från 2020 till 2021 samt att betalpunkt för högvärdeskomponenter och specialverktyg för de nya fordonen periodiserats om till

2021 från 2022-2024. Enligt nytt avtal från 2020 med fordonsleverantören ska komponenterna levereras januari 2022 i samband med PTO (Preliminary Take Over).

Totalprognos är oförändrad mot budget.

Program Bussdepåer
Prognosen för året överstiger budget med 32 mkr. Förseningar i entreprenad nybyggnation Tomteboda (+ 86mkr) gör att projektet inte följer ursprunglig tidplan och utgifter har förskjutits från år 2019 till 2020-2021. Entreprenadstart för genomförandefasen i projekt Enlunda har förskjutits från 2020 till 2022 i enlighet med ny tidplan och omfattning (-55 mkr).

Totalprognosen överstiger totalbudget med 101 mkr. Avvikelsen beror på en ny prognos för projekt Enlunda. Arbete med kravställning och innehåll pågår för justerad lägre prognos.

Program Slussen
Prognosen för året understiger budget med 17 mkr eftersom entreprenader senarelagts. Teknikutrustning och elkraft försenas på grund av skador i anläggningen, och beräknas istället att utföras år 2022-2024.

Totalprognos är oförändrad mot budget.

Program Röda Linjens uppgradering
Prognosen för året understiger budget med 537 mkr till följd av på försenade fordonsleveranser. Leverantören har inte kunnat leverera enligt överenskommen tidplan och avtal.

Totalprognos är oförändrad mot budget.

Program Tvärbana Norr Solnagrenen
Prognosen för året överstiger budget med 22 mkr eftersom signalsystemet är försenat då leverantören inte levererat enligt överenskommen tidplan. Signalsystemet planeras färdigställas 2022.

Totalprognosen överstiger budget med 40 mkr. Avvikelsen beror på fördyringar på grund av försenad leverans av signalsystemet. Prognosen är dock inom ramen för programmets genomförandebeslut på 5 678 mkr.

Program Spårväg City
Programmet håller på att avslutas och objektet är därför inte upptaget i Investeringsplan 2021.

Program Tvärbana Norr Kistagrenen
Prognosen för året överstiger budget med 268 mkr till följd av försenade omfattningsändringar och ÄTA-utgifter samt överklagan och därmed försening av totalentreprenaden.

Totalprognos är oförändrad mot budget.

Program Saltsjöbanan
Prognosen för året understiger budget med 16 mkr eftersom bulleråtgärder planerade för 2021 försenas till 2022. Även uppstart av entreprenader för mötesstationerna planerade till 2021 förskjuts till 2022.

Totalprognos är oförändrad mot budget.

Bussterminal Slussen
Prognosen för året understiger budget med 39 mkr eftersom entreprenadernas upparbetning är lägre på grund av byte av entreprenörer för delentreprenader.

Totalprognos är oförändrad mot budget.

Nya Spårvägsmuseet
Prognosen för året överstiger budget med 33 mkr. Avvikelsen beror främst på förseningar i projektet till följd av Covid-19-pandemin, vilket inneburit fördyringar. Nyckelpersoner internt samt hos leverantörer och entreprenörer har varit frånvarande längre perioder till följd av sjukdom. Flertalet oförutsedda arbeten har tillkommit, orsakat av byggnadens skick och ålder. Detta har resulterat i att arbeten har skjutits över till 2021 samt föranlett ett försenat öppningsdatum av museet. Därav är objektet inte upptaget i Investeringsplan 2021.

Totalprognosen är 215 mkr. Objektet beviljades en utökad investeringsram om 191 mkr i Trafiknämnden oktober 2020. Detta visade sig dock snart vara otillräckligt, främst på grund av att den andra vågen av pandemin påverkade projektet negativt under vintern 2020/2021. Ett förnyat genomförandebeslut är därför planerat att tas till trafiknämnden under första halvåret 2021.

Handen bussterminal
Prognosen för året överstiger budget med 13 mkr eftersom inredningsentreprenadens färdigställande försenats från år 2020 till 2021. Därav är objektet inte upptaget i Investeringsplan 2021. Invigning och trafikstart är genomförd under april 2021 och projektet avslutas under året.

Total investeringsprognos uppgår till 230 mkr i enlighet med genomförandebeslut.

Fordon SpvC – nya A35 fordon
Prognosen för året överstiger budget med 13 mkr eftersom leverans av den sista spårvagnen i projektet försenades på grund av Covid-19. Därav är objektet inte upptaget i Investeringsplan 2021.

C20 uppgradering
Prognosen för året understiger budget med 143 mkr. Avvikelsen huvudsakligen på förskjutning i entreprenörens tid- och produktionsplan med cirka 12 månader. I budget 2021 var 115 leveranser av C20 fordon beräknade medan det nu prognostiserats 51 stycken. Fordonsleveranserna förskjuts främst till 2023.

Det finns ingen avvikelse mellan totalprognos och budget.

Bussterminal Slussen brukarspecifik inredning
Prognosen för året understiger budget med 26 mkr. Avvikelsen beror främst på senareläggning av upphandlingar som ska ske tillsammans med Stockholms stad.

Det finns ingen avvikelse mellan totalprognos och budget.

Saltsjöbanan och tunnelbaneentréer Slussen
Prognosen för året understiger budget med 40 mkr. Avvikelsen beror främst på projektering som tar längre tid vilket i sin tur medför senareläggning av upphandlingar och entreprenadstart.

Totalprognosen understiger totalbudget med 14 mkr. Avvikelsen beror på kostnadsföring av utredning för upprustning tunnelbana.

Lilla Lidingöbron
Prognosen för året understiger budget med 18 mkr. Avvikelsen beror på att Lidingö kommuns entreprenör ligger efter tidplan, vilket innebär förskjutningar för delar av arbetet till 2022.

Det finns ingen avvikelse mellan totalprognos och totalbudget.

Livstidsförlängning Grön Linje
Prognosen för året understiger budget med 20 mkr. Avvikelsen beror på att tidsplanen har reviderats vilket innebär att utvecklingsutgifter från leverantör av signalsystem förskjutits från 2021 till 2022.

Det finns ingen avvikelse mellan totalprognos och budget.

Lågfrekvent Underhåll X60, X60A och X60B
Prognosen för året understiger budget med 16 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på en viss försening i genomförandet, dessutom körs fordonen färre utbudskilometer per fordon då det finns fler fordon att tillgå.

Totalprognosen understiger totalbudget med 5 mkr. Avvikelsen beror på ovan nämnda orsaker.

Utbyte av hissar och rulltrappor
Prognosen för året understiger budget med 62 mkr. Avvikelsen beror på att rulltrappsupphandlingen blivit överprövad vilket innebär senare start av genomföranden. Tilldelningsbeslut skedde i september 2020 och i april 2021 avslog Förvaltningsrätten ansökan om överprövning. I maj 2021 går tiden ut för överklagande till domstolen.

Totalprognosen understiger totalbudget 6 mkr. Avvikelsen beror på kostnadsföring av Nybohovshissen.

Utbyggnad av Älvsjö depå
Prognosen för året överstiger budget med 4 mkr. Avvikelsen beror till merparten på att spårarbetena i huvuddel 1 blir dyrare på grund av att gamla odokumenterade ledningar och berg hittades i banunderbyggnaden.

Det finns ingen avvikelse mellan totalprognos och budget.

Förstärkning innertak Fridhemsplan
Prognosen för året överstiger budget med 5 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på förseningar av arbetet under 2020 beroende på påverkan av covid-19. Därav är objektet inte upptaget i Investeringsplan 2021. Avslutande arbeten och teknisk dokumentation pågår.

Ombyggnad av Rissne tunnelbanedepå
Prognosen för året understiger budget med 110 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på att upphandling av projektör tagit längre tid än budgeterat. På grund av upphandlingstekniska anledningar kunde inte systemhandlingsprojektören fortsätta och ny upphandling av projektör krävdes till kommande bygghandlingar, detta ledde till en tidsförskjutning på cirka 6 månader.

Det finns ingen avvikelse mellan totalprognos och budget.

Livstidssäkrade åtgärder X10p fordon
Prognosen för året understiger budget med 12 mkr. Avvikelsen beror på ett tidigt antagande som gjordes i uppstarten av objektet. Aktuell prognos är baserat på en mer detaljerad planering där flera större arbeten har förskjutits jämfört mot tidigare plan.

Det finns ingen avvikelse mellan totalprognos och budget.

Roslagsbanan Lindholmen – Kårsta
Prognosen för året överstiger budget med 24 mkr. Avvikelsen beror på att underlaget för budget togs fram innan upphandlingen av entreprenör för upprustning av

Lindholmen – Kårsta var gjord, därav var periodiseringen för kommande entreprenad osäker.

Totalprognosen överstiger totalbudget 4 mkr. Prognosen överensstämmer med investeringsbeslut, som uppgår till 186 mkr. Avvikelsen mot budget beror på att omfattningen av projektet inte hade specificerats i detalj till budgetunderlag. Efter budgetens fastställande har omfattningen tydliggjorts, och utförandet har påbörjats. I samband med detta har behov av ytterligare åtgärder tillkommit, vilka ryms inom ramen för genomförandebeslutet.

Banåtgärder Söderströmsbron
Prognosen för året understiger budget 5 mkr. Avvikelsen beror på att en del banarbeten förskjuts framåt i tiden på grund av att det i nuläget inte är möjligt att stänga av trafiken.

Det finns ingen avvikelse mellan totalprognos och totalbudget.

Depå Alkärrshallen
Prognosen för året överstiger budget 3 mkr. Avvikelsen beror på försening av produktleveranser samt på effekter av Covid-19. Därav är objektet inte upptaget i Investeringsplan 2021.

Högvärdeskomponenter X60B
Prognosen för året överstiger budget med 13 mkr. Avvikelsen beror på tidigarelagda utgifter avseende högvärdeskomponenter, verktyg och boggier.

Totalprognosen överstiger budget med 48 mkr. Avvikelse beror i huvudsak på beslut om att inkludera ytterligare 7 st boggier i objektet. Ett förnyat genomförandebeslut på 121 mkr är taget i trafiknämnden i oktober 2020 avseende detta.

SL Lås
Prognosen för året överstiger 17 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på förseningar från tidigare år och problem med en leverantör som inte utfört arbete enligt avtal.

Det finns ingen avvikelse mellan totalprognos och budget.

5.3.5 Kommande investeringsbeslut för investeringsobjekt >300 mkr

Finns ännu inga planerade.

5.4 Fastighetsförsäljningar (exkl. bostadsrätter)

Inga pågående eller kommande fastighetsförsäljningar att rapportera per T1.

6 Nämnd-/styrelsebehandling

Tertialrapporten för 2021 behandlas i Trafiknämnden den 18 maj 2021.

Stockholm 2020-05-12

David Lagneholm
Förvaltningschef

Catarina Strömsten- Falkenmark
Avdelningschef VE

Bilagor
1-2 Specifikationer för SL och WÅAB
3 Utökad analys avseende biljettintäkter
Investeringar, specificerade
Investeringar, ospecificerade
Plan för intern kontroll 2021, delårsrapportering
A1 uppdrag Regionfullmäktige
A2 uppdrag Trafiknämnden
Indikatorer beslutade av Trafiknämnden

Region Stockholm

Diarienummer
RS 2020-0771

Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

Plan för intern kontroll 2021, tertialuppföljning

Tertial 1 2021

Innehållsförteckning

1 Bakgrund 3

2 Sammanfattning 4
2.1 Arbetet med intern kontroll 4
2.2 Resultat och analys från riskbedömningen 5

3 Intern kontroll 6
3.1 Styr- och kontrollmiljö 7
3.2 Riskbedömning, åtgärder och kontrollaktiviteter 8
3.2.1 Förändrade förutsättningar för intern kontroll 8
3.2.2 Analys och slutsatser 9

4 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 lagar lämnats över till någon annan.

Region Stockholm har, utifrån kommunallagen, beslutat om riktlinjer för intern kontroll för Region Stockholm, RS2019-0866. Riktlinjens krav på intern kontroll förtydligas i Stödet och i de anvisningar för arbetet med verksamhetsplanen samt för tertial-, delårs- och årsrapporteringen som publiceras i Ekonomihandboken på intranätet och i Stödet.

2 Sammanfattning

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 har fortsatt och är högt prioriterat framåt under 2021.

Den pågående covid-19 pandemin har kraftigt påverkat trafikförvaltningens verksamhet och ekonomi under året. Trafikförvaltningen har kört med mer än fullt trafikutbud trots kraftigt vikande resenärsunderlag och biljettintäkter. Fokus har varit att minimera risken för smittspridning genom minskad trängsel, tydliga informationsinsatser med uppmaning till resenärerna att bära munskydd i kollektivtrafiken.

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 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 etablera en huvudprocesskarta som är starten för denna förändringsresa 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. Syftet är att mer i detalj tydliggöra och konkretisera arbetet med risk och internkontroll inom trafikförvaltningen. Arbete har påbörjats med ett generellt ramverk för internkontroll genom att kartlägga och bryta ner processer i delprocesser samt att definiera kontroller. En ytterligare utveckling utgörs av 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 första tertialet.

Covid-19 pandemin påverkar trafikförvaltningens verksamhet ekonomiskt och verksamhetsmässigt i stor omfattning.

Genomförda riskanalyser visar att några nya risker har identifierats för verksamhetsåret 2021. För de risker som påverkas av covid-19 pandemin har denna påverkan omhändertagits vid framtagandet av kontroller och åtgärder.

Trafikförvaltningens samlade bedömning är att det planerade arbetet med att utföra den interna kontrollen under perioden inte har påverkats av covid-19.

2.2 Resultat och analys från riskbedömningen

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 samt ledningens risktolerans.

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 samhällsviktiga funktioner upprätthålls vid extraordinära händelser och klimatförändringar.

De högst värderade riskerna för verksamhetsåret 2021 är följande:

• risk att investeringar överskrider beslutade ramar och inte når fulla effektmål på grund av bland annat överprövningar och nya lagkrav,

• risk för antagonistiskt angrepp mot trafikförvaltningens byggnader och/eller anläggningar/fordon och/eller IT-system,

• risk att trafikförvaltningen inte förmår anpassa kollektivtrafiken till förändrade resandebehov orsakat av ökande konkurrens, covid-19 och ny teknik,

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

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

Under tertial 1 har arbetet med kontroller och åtgärder påbörjats för att minska sannolikheten och konsekvensen för riskerna. Riskvärderingen för de flesta riskerna är oförändrade då man inte ser att risken förändrats och att hanteringen av riskerna pågår.

Det har varit ett fortsatt fokus på att hantera konsekvenserna av pandemin i hela verksamheten och därmed av riskerna kopplat till det. Inget avvikande har noterats i uppföljningen detta tertial.

3 Intern kontroll

Arbetet med intern kontroll syftar till att proaktivt säkerställa att verksamheten i enlighet med vad fullmäktige beslutar:

- uppfyller fastställda mål
- når långsiktig varaktighet och hållbarhet
- bedriver verksamheten ändamålsenligt, säkert och effektivt
- följer tillämpliga lagar, beslut, föreskrifter, avtal, styrande dokument med mera.
- har tillförlitlighet i rapportering och information

Intern kontroll inom Region Stockholm regleras i riktlinjen för intern kontroll RS 2019-0866 och utgår från COSO-modellen, detta innebär att arbeta systematiskt med att förutse risker och möjligheter och att proaktivt hantera och kommunicera dessa. De fem komponenterna i COSO-modellen är:

- Styr- och kontrollmiljö
- Riskbedömning
- Kontroller och åtgärder
- Information och kommunikation
- Övervakning och uppföljning.

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.

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

Nämnden/bolaget tar i samband med budget och verksamhetsplaneringen fram en plan för intern kontroll, denna plan uppdateras och följs upp vid tertial-, delårs- och årsrapportering.

Nämnden/styrelsen försäkrar sig genom förvaltningschefens/bolagschefens återrapportering och revisorernas granskning att den interna kontrollen är tillräcklig och att planen för intern kontroll genomförs.

Förvaltningschef/bolagschef ska vid behov föreslå åtgärder för att säkerställa en tillfredställande intern kontroll. Brister i den interna kontrollen ska omedelbart rapporteras till nämnd/styrelse. Förvaltningschef/bolagschef ska omedelbart agera om misstanke om brott uppstår. Vid välgrundad misstanke om brott ska som regel polisanmälan göras. Vidare ska nämnd/bolagsstyrelse och andra relevanta beslutsfattare omedelbart informeras.

Planen för intern kontroll utgör nämndernas och bolagens redovisning av arbetet med den interna kontrollen och en försäkran om att nödvändiga åtgärder vidtagits för att uppnå en tillräcklig intern kontroll. Den utgör samtidigt grunden för den information om intern kontroll som nämnderna och bolagen redovisar i andra rapporter.

3.1 Styr- och kontrollmiljö

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

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.

Förvaltningen ansvarar för det system av intern styrning och kontroll som krävs för att hantera väsentliga risker i den löpande verksamheten. Här ingår bland annat arbetsordning, planer, strategier, riktlinjer samt instruktioner för olika befattningshavare för att de skall förstå och inse betydelsen av sina respektive roller.

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 effektiviserar arbetet mot gemensamma mål och samlar informationen förvaltningens medarbetare behöver för att kunna genomföra sina arbetsuppgifter.

Trafikförvaltningens ledningssystem förser kontinuerligt politiker, ledning, chefer och medarbetare med faktabaserade beslutsunderlag som ökar förståelsen för verksamhetens värdeskapande och interna orsakssamband. Ledningssystemet skapar stöd för att driva kärnprocesserna och att tydliggöra lednings-, planerings- och beslutsprocesser i verksamheten.

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. Den dagliga hanteringen av operativa risker ska ske ute i verksamheten, då verksamheten som tar risken även äger risken. Den andra ansvarslinjen består av utsedda funktioner för riskhantering och internkontroll. Denna funktion stödjer riskhanteringsarbetet och internkontrollarbetet i verksamheten men ser också över styrande dokument inom detta område. Den tredje ansvarslinjen är internrevisionen som har till uppgift att granska och bedöma om den interna kontrollen och uppföljningen fungerat på avsett vis.

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

Utöver denna rapportering pågår ett utvecklingsarbete med att kartlägga nyckelprocesser samt utforma relevanta kontroller i dessa processer. Detta är ett omfattande och långsiktigt arbete, som kommer att pågå under längre tid. Vidare görs ytterligare utveckling i form av framtagandet av ett riskregister, vilket ska fungera som ett komplement till risksamanställningen i denna plan för intern kontroll rapport. Detta kommer att öka förutsättningarna för att arbeta med risker mer som en integrerad del i verksamheten.

Det är trafikförvaltningens samlade bedömning att covid-19 pandemin inte har påverkat förvaltningens möjlighet till styrning och kontroll negativt.

3.2 Riskbedömning, åtgärder och kontrollaktiviteter

3.2.1 Förändrade förutsättningar för intern kontroll

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 har genomfört riskanalyser i anslutning till arbetet med verksamhetsplanen för 2021. Dessa riskanalyser har legat till grund för den risksammanställning som är en del av plan för intern kontroll för 2021.

I denna tertialuppföljning har uppföljning av risker med tillhörande kontroller och åtgärder genomförts och inget avvikande har rapporterats.

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

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 och med syftet att redovisa ledningens risktolerans. Arbetet utförs enligt samma tidplan som för verksamhetens verksamhetsplanering.

Den pågående pandemin har kraftigt påverkat trafikförvaltningens verksamhet och ekonomi under året. Men det är trafikförvaltningens samlade bedömning att det planerade arbetet med att utföra den interna kontrollen under första tertialet inte har påverkats av covid-19 pandemin.

3.2.2 Analys och slutsatser

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

Risk: Investeringar överskrider beslutade ramar och når inte fulla effektmål på grund av bland annat överprövningar och nya lagkrav

Investeringar kan fördröjas och därmed fördyras av bla överprövningar och nya lagkrav.

Tidiga kalkyler för investeringar tar inte heller tillräcklig hänsyn till alla nödvändiga kalkylblock samt den osäkerhet som föreligger. Detta skapar svårigheter att styra genom investeringsprocessen, vilket medför utmaningar att följa beslutade ramar för tid och kostnad och samtidigt säkerställa att den affärsmässiga och trafikala effekten uppnås.

För att hantera den här risken har åtgärder tagits fram för förbättrad styrning av investeringsprocessen. Förbättrade kalkyler är under implementering vilket kommer att leda till bättre beslutsunderlag. Beslutsunderlagen blir tydligare och kommer följa en uppdaterad process. Erfarenhetsåterföring från investeringsprocessen till åtgärdsvalsprocessen kommer att göras och detta kommer att leda till att beslutsunderlagen ständigt förbättras.

Risk: Antagonistiskt angrepp mot trafikförvaltningens byggnader och/eller anläggningar/fordon och/eller IT-system

Bristande kontroll på anläggning, byggnader, informationssystem och personal ur ett säkerhetsskyddsperspektiv medför ökad sannolikhet för att ett antagonistiskt angrepp lyckas.

För att hantera den här risken är åtgärder framtagna för att skapa, implementera och följa upp efterlevnad av regelverk inom säkerhetsskydd för de delar av trafikförvaltningen som omfattas av krav på säkerhetsskydd eller som annars omfattas av krav ställda i enlighet med totalförsvarsplaneringen.

Regelverket omfattar ökade krav på informationssäkerhet, fysisk säkerhet och personalsäkerhet. Kommande eller genomförda säkerhetsskyddsåtgärder omfattas av sekretess.

Risk: Trafikförvaltningen förmår ej anpassa kollektivtrafiken till förändrade resandebehov orsakat av ökande konkurrens, covid-19 och ny teknik.

Det finns sedan en längre tid en trend mot ökad konkurrens på grund av kundernas förväntan, teknisk utveckling och andra omvärldsfaktorer. Till detta tillkommer covid-19 som sannolikt innebär ett förändrat resebeteende och resenärer som reser mindre och väljer andra resmönster och transportalternativ över de närmaste åren.

Exempelvis genom att jobba hemifrån. Sammantaget ställer detta krav på en utvecklad förmåga att anpassa kollektivtrafiken för att bibehålla långsiktig position och marknadsandel.

För att hantera den här risken är åtgärder framtagna att utföra omvärldsbevakning, scenariohantering och analys av kundbeteenden och förväntningar. Åtgärderna består även i att anpassa kunderbjudandet och skapa nya intäktskällor, anpassa processer och arbetssätt samt arbeta med samordning, samverkan och dialog med marknadsaktörer och kommuner.

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

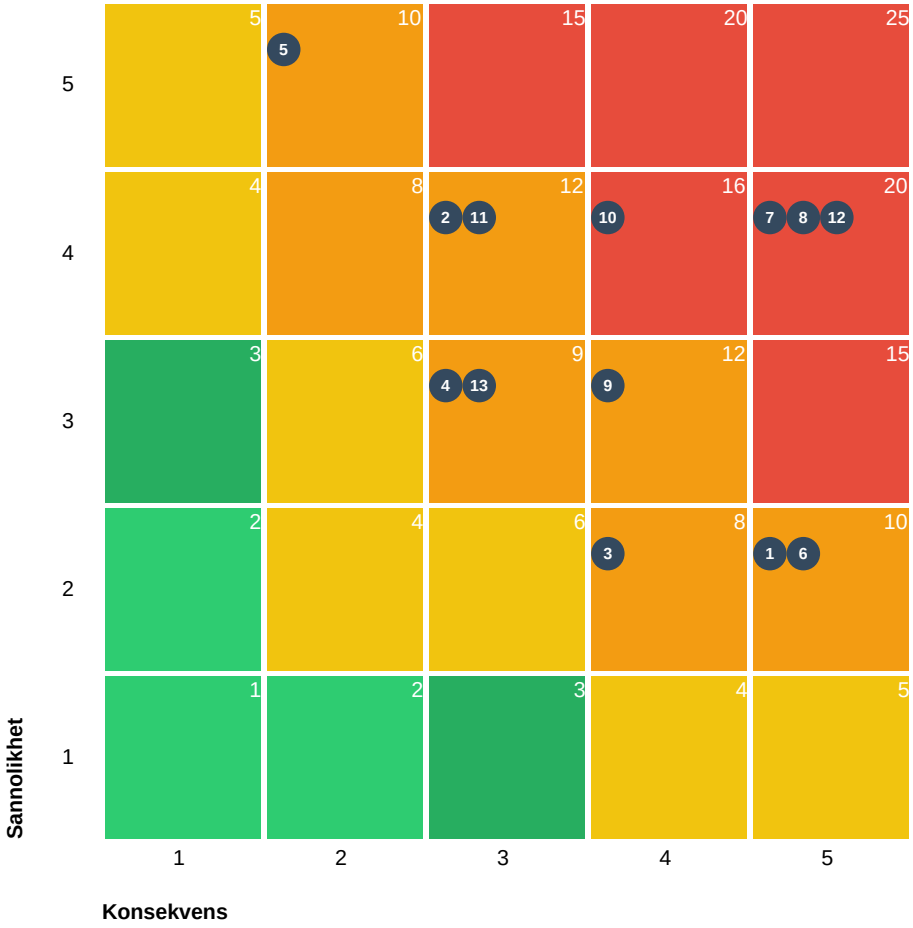
Den pågående covid-19-pandemin med tillhörande restriktioner har stor påverkan på trafikförvaltningens intäkter samtidigt som ingångna avtal och restriktioner kring trängsel begränsar möjligheterna att reducera kostnaderna.

För att hantera risken arbetar trafikförvaltningen löpande med angivna åtgärder. Biljettkontroller genomförs återigen löpande och införandet av skyddsglas i busstrafiken sker successivt vilket bedöms öka förmågan till intäktssäkring.

Besparingsmöjligheter har analyserats inom ramen för ordinarie trafikplaneringsprocess inför T22, och endast mindre justeringar till T22 har föreslagits i trafikförändringsremissen. Förvaltningen har fortsatt via interimsavtal hanterat trafikavtalens ersättningsmodeller vid fortsatta restriktioner. Analys av trängsel och resmönster utvecklas och effekterna av trafikutövarnas anpassning av trafikutbudet för att minska trängseln följs upp. Åtgärder kommer att pågå så länge restriktionerna kvarstår. Trafikförvaltningen kommer löpande förhålla sig till nya rekommendationer och direktiv från myndigheter.

Trafikförvaltningens bedömning är att i merparten av förvaltningens kontroller och åtgärder har arbetet genomförts som planerat under första tertialet. Inom vissa områden har dock utvecklingsarbetet begränsats något med anledning av påverkan av covid-19 då verksamheten har behövt omprioritera sina resurser.

4 Sammanställning av risker



4 Mycket hög risk 9 Hög risk | Totalt: 13

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				
Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem		1		48438	→	Att trafikförvaltningen inte har fullgott brandskydd i tunnelbanan.
		2		48302	→	Förmår ej nå Trafikförvaltningens mål om ökad trygghet för resenärer i och i angränsning till kollektivtrafiken
		3		48379	→	Intäktsbortfall pga fel eller bristande validering i SL access eller mobilbiljettsystemet
		4		48444	↘	Bristande kontroll och underhåll på anläggningar
		5		48387	→	Bristfällig trafikinformation
		6		48382	→	Program Nästa biljettsystem försenas så att SL Access ej kan ersättas till mars 2023
Ett resultat i balans		7		48432	→	Risk för att minskade eller uteblivna intäkter och begränsade möjligheter att reducera kostnaderna i motsvarande grad resulterar i en ekonomi ur balans och en mindre attraktiv kollektivtrafik på sikt
		8		48413	→	Trafikförvaltningen förmår ej anpassa kollektivtrafiken till förändrade resandebehov orsakat av ökande konkurrens, Covid-19 och ny teknik.
Hållbar investeringsutveckling		9		48402	→	Otillräcklig kravställning när TF själva inte är byggherre

Verksamhetsspecifikt mål/Nämndspecifikt mål	Lokalt mål	Risk				
		10		48421	→	Investeringar överskrider beslutade ramar och når inte fulla effektmål på grund av bland annat överprövningar och nya lagkrav
		11		48423	→	Bristfällig intern styrning och kontroll
Samhällsviktiga funktioner upprätthålls vid extraordinära händelser och klimatförändringar		12		49670	→	Antagonistiskt angrepp mot trafikförvaltningens byggnader och/eller anläggningar/fordon och/eller IT-system
Systematisk kompetensförsörjning		13		49671	→	Bristfällig implementering av TF kompetensförsörjnings -plan

Region Stockholm

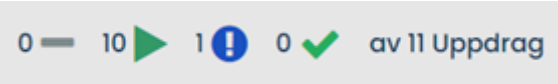
Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

Bilaga A1 Uppdrag

Tertial 1 2021

1 Uppdrag

Bild: Antal uppdrag och status



Trafikförvaltningen har 11 uppdrag från Regionfullmäktige. Tio av uppdragen löper enligt plan och ett pågår med avvikelse.

1.1 Långsiktig ekonomisk uthållighet

1.1.1 Ett resultat i balans

Uppdrag	Status	Kommentar
Kostnadssänkande åtgärder beaktat lärdomar av nya arbetssätt under pandemin **Beskrivning** Regionstyrelsen uppdras att i verksamhetsplan 2021 planera för kostnadssänkande åtgärder bland annat med beaktande av lärdomar av nya arbetssätt under pandemin. **Diarienr** RS 2020-0469 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2021 **Uppdragstyp** Beslut budget	Pågående enligt plan	**Tertial 1 2021** Trafikförvaltningen har under första tertialet skickat ut en enkät till alla medarbetare på Trafikförvaltningen för att samla in lärdomar och erfarenheter avseende nya arbetssätt under pandemin och för att få inspel till arbetssätt efter pandemin. Enkätsvaren har inkommit och analys kring åtgärder pågår. Inspel rörande fysisk arbetsmiljö delges Serviceförvaltningen inom projektet Samlokalisering 2. Inspel rörande digital arbetsmiljö fördjupas inom IT organisationen. Utifrån regionens ramar kommer Trafikförvaltningen definiera arbetssätt efter pandemin.

1.1.2 Hållbar investeringsutveckling

Uppdrag	Status	Kommentar
Utreda investeringsbehov för utbyggnad av tunnelbana **Beskrivning** Uppdra åt trafiknämnden att, i samråd med landstingsstyrelsen, utreda tillkommande investeringsbehov för befintlig tunnelbana, bytespunkter samt angränsande anläggningar med anledning av beslutad överenskommelse om utbyggnad av tunnelbana i enlighet med 2013 års Stockholmsförhandling **Diarienr** LS 1403-0399 Mål och budget 2015 nr 48 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2015	Pågående enligt plan	**Tertial 1 2021** Utredningen som färdigställdes under 2020 har bedrivits med målet att identifiera tillkommande investeringsbehov i befintlig kollektivtrafikanläggning. Samordning har skett med framtagandet av en uppdaterad utvecklingsplan för tunnelbanesystemet. Investeringsbehov samt utvecklingsbehov är identifierade men med anledning av förändrad tidplan för utbyggnaden av tunnelbanan behöver investeringsbehoven ytterligare ses över vilket kan leda till att beslut om inriktning och planering kommer senare i planperioden.

Uppdrag	Status	Kommentar
Uppdragstyp Beslut budget		

1.2 En hållbar regional utveckling

1.2.1 Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem

Uppdrag	Status	Kommentar
Tunnelbanestation Hagalund, Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan, Spårväg syd och Roslagsbanan till City **Beskrivning** Uppdra åt trafiknämnden återkomma med till LF med förslag till genomförandeavtal för objekten Tunnelbanestation Hagalund, Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan, Spårväg syd och Roslagsbanan till City **Diarienr** LS 2017-0621 Löpande **Beslutat av** Regionfullmäktige 2017 **Uppdragstyp** Beslut löpande	▶ Pågående enligt plan	**Tertial 1 2021** Uppdraget är att genomföra arbetet inom ramen för de av TN godkända överenskommelserna om förskottering av medel från Sverigeförhandlingen för de två kollektivtrafikobjekten Spårväg Syd och Roslagsbanan till City. Arbetet inom ramen för dessa överenskommelser ska vara klart i slutet av 2022. Spårväg Syd levererar en fördjupad lokaliseringsutredning som bygger på planeringsstudien från 2015. Roslagsbanan till city levererar en granskningshandling av en lokaliseringsutredning. Arbetet med båda utredningarna löper enligt plan.
Åtgärder för att öka kollektivtrafikens attraktivitet ska utredas. **Beskrivning** Åtgärder för att öka kollektivtrafikens attraktivitet och andelar av de motoriserade resorna ska utredas. **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	▶ Pågående enligt plan	**Tertial 1 2021** Trafikförvaltningens arbete med att återta resenärer och intäkter genom att utveckla kundupplevelsen och kollektivtrafikens konkurrenskraft fortsätter. Under tiden det finns restriktioner pågår arbetet med att genomföra förberedande åtgärder inför att pandemin blir under kontroll och resenärerna kan återvända. När restriktionerna lyfts avser trafikförvaltningen att med kraft rulla ut initiativ, åtgärder och aktiviteter, som förberetts och som bedöms relevanta för att återfå intäktsnivån. Arbetet går enligt plan. Trafikförvaltningen kommer att presentera status och förslag till åtgärder för Trafiknämnden under hösten.
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 planåret utreda förbättrad möjlighet att integrera cykeln i kollektivtrafiken och främjad	▶ Pågående enligt plan	**Tertial 1 2021** Under föregående år och i början på året 2021 genomfördes två utredningar. Den ena berör arbetet med att utveckla metod för att mäta kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik. Syftet med deluppdraget var att kunna följa utvecklingen av kombinationsresor i kvantitativa mått och att på sikt bidra med underlag till det årliga regionala cykelbokslutet som det regionala cykelkansliet ansvarar för. Under 2021 görs ett urval av de

Uppdrag	Status	Kommentar
möjlighet till cykelförvaring i kollektivtrafiken. Trafikförvaltningen kommer därför att fortsätta utreda förbättrad möjlighet att integrera cykeln i kollektivtrafiken, med mål att under 2021/2022 genomföra ett försök i trafiken. **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag		föreslagna indikatorerna i samråd med det regionala cykelkansliet. En metodik för inventering av cykelparkeringar vid kollektivtrafiken finns framtagen och planeras att tillämpas under 2022. Den andra utredningen handlade om att säkra cykelperspektivet i trafikförvaltningens styrande dokument. Genom en översyn av ovanstående dokument har brister i och/eller behov av cykelperspektiv i exempelvis riktlinjer, strategier och handböcker identifierats. Detta utgör underlag för justeringar och ändringar som bättre omhändertar cykelperspektivet i trafikförvaltningens verksamhet.
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	▶ Pågående enligt plan	**Tertial 1 2021** För att utveckla såväl service som intäkter i kollektivtrafiken ska möjligheten till exempelvis butiker, kiosker och reklam i anslutning till kollektivtrafiken utvecklas. Utredning avseende möjligheten att låta en operatör utveckla en station kommersiellt kommer ske under 2021 och kommer att avse tunnelbana. Pågående aktivitet är att förbereda inför möte med trafikutövare om hur arbetet ska planeras och genomföras.
Utredning av stombuss 4 ska genomföras **Beskrivning** En utredning av stombuss 4 ska genomföras med utgångspunkt från bedömningsverktyg för svensk BRT-standard och sikte på att möjliggöra en expressbuss. Under året ska fördjupade utredningar redovisas successivt. Lämpliga åtgärder testas och införs successivt. När resandet stabiliserats till förväntad ny normal nivå och andelen betalande resenärer är densamma som före pandemin genomförs under ordnade former ett pilotprojekt på linje 4 med påstigning i alla dörrar under förutsättning att erforderliga åtgärder från Stockholms stad vidtagits. **Diarienr** RS 2019-0829 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2020	▶ Pågående enligt plan	**Tertial 1 2021** En utredning av stombuss 4 pågår i enlighet med undertecknad avsiktsförklaring (2019-12-13) inom framkomlighetskommissionen. Utgångspunkt är bedömningsverktyg för svensk BRT-standard och sikte på att möjliggöra en snabbare restid för resenärer på linjen. Arbetet med delutredning 1, sträckorna Odengatan och Hornsgatan är genomförd och rapporterades till framkomlighetskommissionen i juni 2020. Rapporten för delutredning 2, för resterande sträckor, är nu färdigställd och presenterades för framkomlighetskommissionen i februari 2021.

Uppdrag	Status	Kommentar
Uppdragstyp Budgetuppdrag		
Anpassa trafikutbudet till resenärernas förändrade efterfrågan pga covid-19-pandemin **Beskrivning** Trafiknämnden uppdras att skyndsamt vidta åtgärder för att anpassa trafikutbudet till resenärernas förändrade efterfrågan på grund av covid-19-pandemin, vidta andra effektiviseringar samt ytterligare säkerställa kollektivtrafikens intäkter i syfte att uppnå en budget i balans 2021. Åtgärderna ska planeras med hänsyn till nationella rekommendationer kopplade till covid-19. **Diarienr** RS 2020-0469 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2021 **Uppdragstyp** Beslut budget	Pågående med avvikelse	**Tertial 1 2021** Resandet är fortsatt på en mycket låg nivå med kraftigt minskade biljettintäkter som följd. Trafikförvaltningen uppmanas fortsatt att köra full trafik för att hålla trängseln på en hanterbar nivå. Effektiviseringsmöjligheter har analyserats inom ramen för ordinarie trafikplaneringsprocess inför T22, och endast mindre justeringar till T22 har föreslagits i trafikförändringsremissen. Förvaltningen har fortsatt via interimsavtal hanterat trafikavtalens ersättningsmodeller vid fortsatta restriktioner. Analys av trängsel och resmönster utvecklas och effekterna av trafikutövarnas anpassning av trafikutbudet för att minska trängseln följs upp. Åtgärder kommer att pågå så länge restriktionerna kvarstår. Trafikförvaltningen kommer löpande förhålla sig till nya rekommendationer och direktiv från myndigheter För att minska fuskåkandet installeras skyddsglas i samtliga fordon. Under april månad är ca 75 % av installationerna färdiga. Ytterligare insatser är att biljettkontroller genomförs på samtliga trafikslag och utför alla typer av kontroller. Riktat arbete utförs också för att guida resenärerna till påstigning via framdörrarna på de fordon där skyddsglas är installerade.
Fusionera SL Älvsjö AB med moderbolaget SL AB **Beskrivning** Trafiknämnden uppdras att under 2021 fusionera SL Älvsjö AB med moderbolaget SL AB. **Diarienr** RS 2020-0469 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2021 **Uppdragstyp** Beslut budget	Pågående enligt plan	**Tertial 1 2021** Arbete pågår enligt plan, dokument framtagna och fusionsplanen ska signeras av AB SL:s och SL Älvsjö:s styrelser och ägare. Fusionen beräknas bli registrerad hos Bolagsverket efter sommaren 2021. Därmed bedöms fusionen att vara genomförd senast kvartal 4.

1.2.2 Kärnverksamheten ska prioriteras

Uppdrag	Status	Kommentar
Sänka de administrativa kostnaderna med tio procent under 2021 **Beskrivning** Nämnden/bolaget uppdras att sänka de administrativa kostnaderna med tio procent under	Pågående enligt plan	**Tertial 1 2021** Uppdraget bedöms pågå enligt plan. De administrativa kostnaderna i prognosen minskar med 11,4 %, vilket är en något lägre minskning än budget 2021 men över målet -10 % jämfört med utfall 2020. Orsaken är ökade juridiska kostnader för överprövningar av

Uppdrag	Status	Kommentar
2021 och i verksamhetsplan 2021 beskrivas hur detta ska genomföras. Utgångspunkten ska vara att värna kärnverksamhet och effektivisera administration, lokalanvändning och inköp. Konsulter ska användas på ett ansvarsfullt sätt, det vill säga vid tillfälliga arbetstoppar och behov av specialistkompetens. **Diarienr** RS 2020-0469 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2021 **Uppdragstyp** Beslut budget		upphandlingar samt utdragna skiljeförfaranden. Arbetet pågår enligt plan i de delar som omhändertas inom ramen för Trafikförvaltningens bemanningsråd samt att HR-partner i linjen utmanar respektive chef kopplat till uppkomna rekryteringsbehov. Det är ett tufft resursläge på Trafikförvaltningen inom de ansvarsområden definierade enligt regionens definition av administration. Många vakanser har hållits inne och ersättningsrekryteringar beslutas noggrant. Kraven på verksamheten ökar och administration bildar tillsammans med övrig kärnverksamhet en naturlig helhet i leveranserna. Trafikförvaltningen är en beställarorganisation för att planera, utveckla och handla upp trafik inom givna ekonomiska ramar.

1.2.3 Bidra till ett transporteffektivt samhälle i Stockholmsregionen

Uppdrag	Status	Kommentar
Förtydliga ansvaret för skärgårdens replipunkter och vilka förväntningar som kan ställas på kommuner och markägare gällande dessa **Beskrivning** Trafiknämnden uppdras att, i samråd med tillväxt- och regionplanenämnden, tydliggöra hur Region Stockholms ansvar för skärgårdens replipunkter ska hanteras och vilka förväntningar som ställs på kommuner och andra markägare. **Diarienr** RS 2020-0469 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2021 **Uppdragstyp** Beslut budget	▶ Pågående enligt plan	**Tertial 1 2021** Uppdraget genomförs genom att Region Stockholm medverkar i det av Länsstyrelsen ledda projektet Replipunktslyftet. Målet är att utveckla länets 11 replipunkter och utreda ansvarsfördelning mellan berörda aktörer. I projektet genomförs en inventering av replipunkterna och en inventeringsrapport har tagits fram. Med den som utgångspunkt ska projektet lösa osäkerheten kring respektive replipunkts avgränsning och klargöra ansvarig aktör för respektive del vid replipunkterna.

Region Stockholm

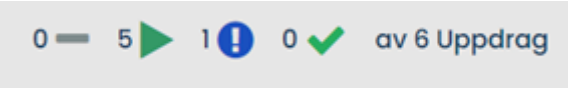
Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

Bilaga A2 Uppdrag, Trafiknämnden

Tertial 1 2021

1 Uppdrag

Bild: Antal uppdrag och status



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

1.1 Långsiktig ekonomisk uthållighet

1.1.1 Ett resultat i balans

Uppdrag	Status	Kommentar
Ta fram en plan för anpassning av kollektivtrafikens utbud och service i syfte att återta och öka resandet efter pandemin **Beskrivning** Utveckla befintliga och nya kund- och affärsnyttor. Syftet är att återta önskad intäktsnivå, bygga förtroende samt förstärka kollektivtrafikens konkurrenskraft. Målet med uppdraget är återtagande av intäkter, att utveckla befitnliga och nya intäktskällor, förbättra förtroendet, att möta kundens behov, kundanpassad produkt- och tjänsteportfölj samt ökad konkurrenskraft relativt bil. Uppdraget avser att leverera effekter under perioden 2021-2024. **Beslutat av** Nämnd 2021 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	Pågående enligt plan	**Tertial 1 2021** Arbete pågår och bedrivs främst genom att möta kund- och affärsnyttor genom att se över biljettsortimentet, utveckla servicetjänster i stationer och anläggningar, se över reklamaffären, utveckla mobilitetstjänster, samt att utveckla och effektivisera marknadsförings- och försäljningsprocesserna. Ett arbete utförs även för att samla trafikförvaltningens kundinsikter och omsätta dessa i faktabaserade beslutsunderlag om hur konkurrenskraften relativt bil ytterligare kan förstärkas. Trafikförvaltningen kommer att presentera status och förslag till åtgärder för Trafiknämnden under hösten.

1.2 En hållbar regional utveckling

1.2.1 Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem

Uppdrag	Status	Kommentar
Utveckla service och intäkter i kollektivtrafiken enligt beslutad strategi **Beskrivning** Successivt implementera beslutad	Pågående enligt plan	**Tertial 1 2021** Arbetet är påbörjat under tertial 1 och inom kort planeras en genomförandeplan tas fram för att i första hand identifiera förutsättningarna för ett 10-tal stationer för att utveckla servicetjänster och öka

Uppdrag	Status	Kommentar
strategi. Strategin omfattar utveckling av hyresintäkter från kommersiella ytor, utveckling av intäkter från reklam och åtgärder för att öka trygghet och kundnöjdhet. Exempel på åtgärder är utveckla förvaltningsarbetet som hyresvärd, genomför en utökning av resenärernas önskade tjänster, skapa nya ytor för reklam, anpassa befintliga reklam ytor till ny teknik, öppna upp i entréer och mot kommersiella ytor för att öka känslan av välkomnande, verkställa att flytta ut stationsvärden från spärrkiosken. **Beslutat av** Nämnd 2021		resenärsnyttan framöver. Förarbeten och vissa utredningar görs i samarbete med driftföretag för att förutsättningar tex vatten och el, finns på plats. Dialog förs även med befintliga och nya hyresaktörer för att sondera intresse för att hyra lokaler när resenärerna återvänder efter pandemin. Beroende på station och dess utformning undersöks förutsättningar för butik, automat och övrig service. Rådande pandemin innebär dock att många företag minskat sin investeringsbenägenhet och har fokus på överlevnad. Arbetet med att finna nya reklamytor kommer intensifieras under senvåren.
Förbättra störnings- och realtidsinformationen **Beskrivning** Uppdragets mål är att säkerställa att TF 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. Kommunikation av nya funktioner, kommer att ske löpande under året, i takt med att de lanseras **Beslutat av** Nämnd 2021	Pågående med avvikelse	**Tertial 1 2021** Trafiknämnden fortsätter att jobba aktivt med att utveckla trafikinformationen. Under tertial 1 så har trafikförvaltningen jobbat aktivt med att utveckla/utöka informationen via SL-webben och SL-appen samt med riktad information i våra miljöer. Stort fokus har lagts på Coronarelaterade kommunikation. Program Trafikinformation har flera insatser på gång som under 2021-2022 ska utveckla såväl störnings- som realtidsinformationen.
Vidta åtgärder för att öka tryggheten i och i anslutning till kollektivtrafiken **Beskrivning** Många åtgärder är planerade inför 2021 som till exempel,	Pågående enligt plan	**Tertial 1 2021** Under 2021 är målet att identifiera och genomföra strategiska och operativa aktiviteter kopplat som gemensamt ska leda till effekter kopplat till de övergripande trygghetsmålen och därmed bidra till

Uppdrag	Status	Kommentar
implementera videoanalys gällande spårbeträdande i tunnelbanan, utvärdera trygghetschatten, identifiera trygghetsskapande åtgärder i/vid SL:s stationer och hållplatser, genomföra kommunikationsinsatser för att öka den upplevda tryggheten, leveranser från fordonsprojektens live-kameror, planeringsstudie inför upphandling ordningsvakter, kravställning trygghet trafikupphandling av Djurgårdslinjen färdigställs, samverkansavtal mellan Regionen och Polismyndigheten. **Beslutat av** Nämnd 2021		ökat resande. Exempel på aktiviteter som har pågått under T1: - (Operativt) Projekt Trygghetschatt är avslutad och slutrapport av utvärdering är under färdigställande. Utveckling av trygghetschatt planeras att genomföras samt trygghetskampanj (kollektivkurage) planeras att ske hösten 2021 - (Strategiskt) Kravställning Trygghet inför upphandling Djurgårdslinjen är genomfört. Kraven medför bland annat ökad utbildning för personal, trygghetspolicy, samverkan och rapportering. - (Strategiskt) Planeringsstudie inför upphandling ordningsvakter till trafiknämnden under 2021. Studien påvisar bland annat en ny inriktning, ökad samverkansförmåga, arbetssätt och kompletterande utbildningar. -(Förvaltning) Utökning av trygghetskamera utanför stationer samt på bussterminaler. Exempelvis Kista och Jakobsbergs busstorg.
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 nya handlingsplan för stombuss under 2021 som ersätter den nuvarande. **Beslutat av** Nämnd 2021	▶ Pågående enligt plan	**Tertial 1 2021** Arbetet med att föreslå och genomföra framkomlighetsåtgärder i samverkan med länets kommuner och Trafikverket pågår aktivt på olika nivåer och i olika forum med ett flertal kommuner som aktivt är med i arbetet. *ÅVS Grönt ljus stombuss* Inom ramen för ÅVS Stombuss genomförs 3 stråkstudier där trafikförvaltningen tillsammans med berörda kommuner och Trafikverket utreder och identifierar framkomlighetsåtgärder. Ytterligare stråkstudier planeras starta under året. *Gemensam plan för genomförande* Sedan ÅVS arbetet inleddes har en rad olika framkomlighetsåtgärder identifierats. Många av dessa har också genomförts men flertalet återstår. ÅVS Stombuss utgör ett gemensamt forum för framkomlighet med kommuner och väghållare för dialog och utveckling av samverkansprocesser och gemensamma planer för genomförande. *Framkomlighetsåtgärder Länsplan* Utifrån de stråkstudier som genomförts inom ramen för ÅVS stombuss har två stråk, stråk 14 och Linje L, identifierats som tänkbara objekt till kommande Länsplaneomgång. Dialog om avsiktsförklaringar pågår mellan trafikförvaltningen och berörda kommuner i respektive stråk.
Fortsatt arbete med miljö-klimat- och drivmedelsomställningen	▶ Pågående enligt	**Tertial 1 2021**

Uppdrag	Status	Kommentar
Beskrivning Fortsatt arbete med energieffektivisering och med att bredda elektrifieringen av busstrafiken. Arbetet med att successivt byta ut de fossila bränslena mot förnybara alternativ för att senast år 2030 för kollektivtrafiken på vatten fortsätter. För år 2021 kommer trafikförvaltningen att ligga kvar på samma andel HVO (50 procent) som för 2020, då det ekonomiska utrymmet för att öka andelen är begränsat. Arbetet med källsortering kommer att fortsätta och successivt implementeras i samband med nya avtal. Trafikförvaltningen kommer att fortsätta att kommunicera att kollektivtrafiken är ett grönt sätt att resa och arbetet med Miljömärkning fortsätter under 2021. **Beslutat av** Nämnd 2021	plan	Fortsatt arbete pågår med energieffektivisering i trafikdrift och fastigheter samt fortsatt arbete med att utöka elektrifieringen av busstrafiken. Arbetet med att successivt byta ut fossila drivmedel mot förnybara alternativ fortsätter, med målår om 100 procent förnybart senast år 2030 för kollektivtrafiken på vatten. Energieffektivisering 2021: • Samverkan med UITP och tester på bussar i trafik bereds under våren för nya rekommendationer om energiprestanda och termisk komfort för bussar i trafik samt verifieringsmodell av detta. • Ramverk för digitaliserad energiledning och dimensionering av spårinfrastruktur och spårtrafik med stöd av samordnade händelsedata från C20 och C30 bereds • Utvecklat arbete med energimål och automatiserat energiuppföljningssystem för kollektivtrafikens fastigheter. För år 2021 kommer trafikförvaltningen att ligga kvar på samma andel HVO (50 procent) som för 2020 för sjötrafiken enligt bränsleplanen. Arbetet med pilotprojektet Källsortering på tunnelbanestationer pågår enligt plan och beräknas vara klart i juni. Utvärderingen beräknas också färdigställas till sommaren. Under tertial 1 har SL-trafiken blivit miljömärkt med Naturskyddsföreningens **"Bra Miljöval"**. En efterlängtad och viktig insats. Nu pågår uppsättning av Bra miljöval-dekaler i alla fordon (på land). Detta arbete beräknas bli klart under våren. Vi fortsätter jobba aktivt med att använda miljömärkningen som ett argument i att skapa en attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem. Det blir en viktig pusselbit när vi ska börja locka tillbaka resenärer/kunder till kollektivtrafiken.

Region Stockholm

Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

Bilaga indikatorer beslutade av nämnd, T1 2021

April 2021

1 Nämndspecifika mål och indikatorer

1.1 Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem

För det nämndspecifika målet Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem 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.

Resandet med kollektivtrafiken har påverkats kraftigt av pandemin. 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 längre tid, även efter pandemin.

Bedömningen är att målet för 2021 inte kommer att uppnås med anledning av pandemin, dels har upplevd kvalitet/ombordmätningen pausats under pandemin varför nöjda resenärer och trygghet inte har utfall, dels är målnivåerna 2020 för ett flertal indikatorer satta utifrån ett normalläge för trafiken och inte utifrån pandemi, exempelvis gäller detta indikatorerna såsom kostnad per personkilometer, tusentals påstigande per vanlig vardag, kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna och flera underliggande miljömål. Tryggheten har också påverkats av pandemin. Även målet för förnybar energi i kollektivtrafiken påverkas då det ekonomiska utrymmet inte tillåter en ökad användning av förnybar energi för sjötrafiken. Ambitionen är trots det fortsatt att nå de långsiktiga målen 2030 enligt det regionala trafikförsörjningsprogrammet för samtliga indikatorer.

Tabell 1: Indikatorer beslutade av Regionfullmäktige

Nämndspecifikt mål	Indikator	Utfall	Mål-värde	RF Mål-värde	Prognos-upp-fyllelse*
Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem	Nöjda resenärer - allmän kollektivtrafik	**	>=78%	>=78%	▬
	Nöjda resenärer - allmän skärgårdstrafik	**	>=94%	>=94%	▬
	Andel resenärer som känner sig trygga i allmän kollektivtrafik på land och med pendelbåtar	**	>=74%	>=74%	▬
	Kostnad per personkilometer, SL-trafiken	***	<=3,46kr	<=3,46kr	🟥
	Tusental påstigande en vanlig vardag (kollektivtrafik på land)	1 617	>=2 966	>=2 966	🟥
	Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna (RUFS)	***	>=51,75%	>=51,8%	🟥
	Uppfyllnad av miljömål i miljöprogram	***	>=100%	>=100%	🟥
	Uppfyllnad av miljömål i trafikförsörjningsprogrammet	***	>=63%	>=63%	🟢
	Andel förnybar energi i kollektivtrafiken	***	>=95%	>=95%	🔶
	Fullt tillgänglig linje eller bytespunkt (exkl. båttrafik)	***	>=81%	>=81%	🟢
	Kollektivtrafikens restid mellan regionala stadskärnor och Arlanda flygplats ska vara konkurrenskraftig med bilens restid (RUFS), andel av de regionala stadskärnorna som har en restidskvot under 1,5	***	>=50%	>=50%	🟢
	Teknisk tillgänglighet till hissar och rulltrappor, andel uppkopplade anläggningar	93,8%			🟢

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

** Kundundersökningen upplevd kvalitet genomförs inte sedan april 2020 med anledning av Covid-19 och indikatorerna saknar därmed utfall.

*** Indikatorerna mäts per helår

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

Tabell 2: Indikatorer beslutade av Trafiknämnden

Indikator (rapporteras per månad)	Utfall månad Mar 2021	Utfall ack	Utfall ack fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde
Punktlighet - tunnelbana *(Nämnd)*	98,7%	98,5%	99%	●	>=96,6%
Punktlighet - busstrafik *(Nämnd)*	93,2%	90,5%	91%	●	>=90%
Punktlighet - pendeltåg *(Nämnd)*	91,9%	89%	95,4%	◆	>=93%
Punktlighet - lokalbanor *(Nämnd)*	98,2%	97,6%	97,2%	●	>=96,4%
Punktlighet - båtpendel *(Nämnd)*	98%	N/A	N/A	●	>=90%
Punktlighet - skärgårdstrafik *(Nämnd)*	97,7%	N/A	N/A	●	>=90%
Antal genomsnittligt påstigande en vanlig vardag (tusental) - Tunnelbana *(Nämnd)*	590	595	1 063	■	>=1 204
Antal genomsnittligt påstigande en vanlig vardag (tusental) - Busstrafik *(Nämnd)*	665	698	922	■	>=1 091
Antal genomsnittligt påstigande en vanlig vardag (tusental) - Pendeltåg *(Nämnd)*	212	211	368	■	>=438
Antal genomsnittligt påstigande en vanlig vardag (tusental) - Lokalbanor *(Nämnd)*	111	113	183	■	>=233
Antal påstigande - allmän kollektivtrafik på vatten - total *(Nämnd)*	149	414	666	■	>=6 156
Antal påstigande - allmän kollektivtrafik på vatten - Båtpendel (tusental) *(Nämnd)*	102	288	507	■	>=4 484
Antal påstigande - allmän kollektivtrafik på vatten - Skärgårdtrafik (tusental) *(Nämnd)*	47	126	159	■	>=1 672

Punktlighet

Punktligheten förbättrades för alla trafikslag under 2020, främst för busstrafiken, som en konsekvens av covid-19. Färre reser med kollektivtrafiken och framkomligheten för busstrafiken har ökat till följd av minskad trafik då fler arbetar hemifrån.

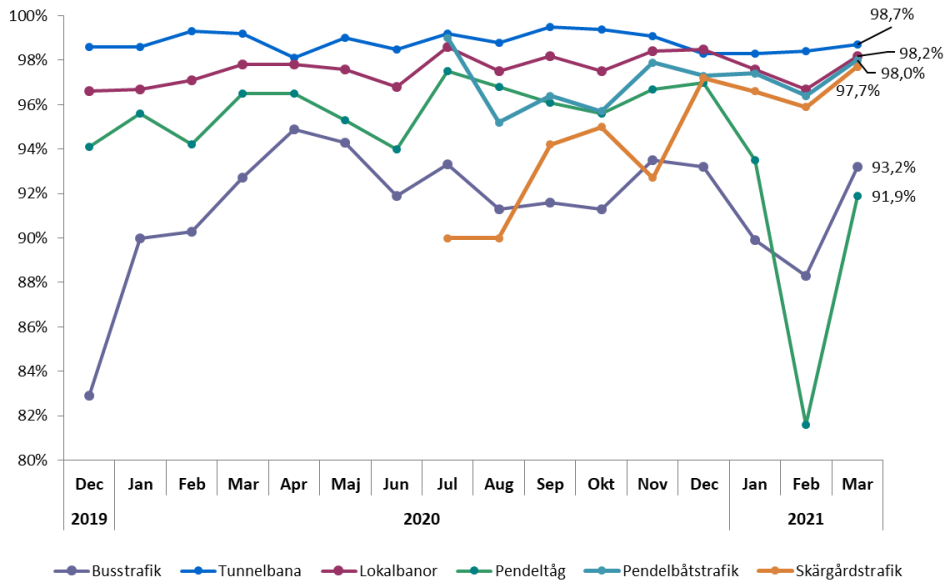
Alla trafikslag förutom pendeltåg har ett ackumulerat utfall tom mars över mål. Den lägre nivån för pendeltågstrafiken beror främst på urspårning av ett godståg vid Häggvik som fick stor påverkan på pendeltågstrafiken främst under februari. Punktligheten förbättrades under mars. Med undantag för punktligheten i februari och mars så har punktligheten för pendeltåg under den senaste 12-månaders perioden varit god.

Busstrafiken hade lite sämre punktlighet under februari, då busstrafiken påverkades av vintervädret.

Punktligheten för tunnelbanan har i stort sett varit god den senaste 12-månadersperioden. Trots att punktligheten för mars är bland den lägsta sedan april 2020 så är det ackumulerade utfallet fortsatt över målet. Den lägre punktligheten i mars beror på hastighetsnedsättningar på röd linje mellan Östermalmstorg och T-centralen i båda körriktningar. Tidtabellen har, i dialog med MTR, justerats i slutet av tertialet så vi åter har hög punktlighet på röd linje. Detta då hastighetsnedsättningen bedöms ligga kvar under hela året med anledning av de arbeten som behöver utföras på sträckan.

Arbetet med att ta fram ett nytt analysverktyg för mätning av punktlighet i både pendelbåtstrafiken och skärgårdstrafiken har medfört att punktlighet mäts från och med juli år 2020 . Utveckling kvarstår att ta fram ackumulerad data samt att finjustera småfel.

Diagram 1: Punktlighet per månad och trafikslag



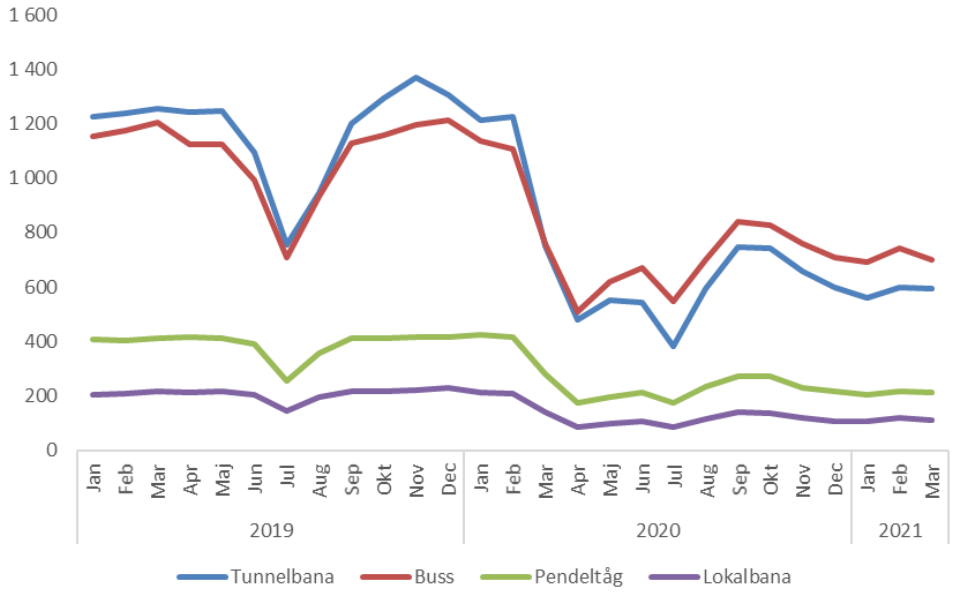
Antal påstigande

Resandet har minskat markant till följd av covid-19 för alla trafikslag. Minskningen av antal påstigande är helt hänförligt till läget i samhället i stort och de rekommendationer som har getts av FHM under 2020 och 2021.

Total budget baserades på 100% resande. Aktuell prognos bygger på 57% resande jämfört med 2019. Avvikelsen mot underliggande budget beror på att pandemin tog fart igen runt november och hårdare restriktioner i samband med detta.

Framtagen resandeprognos har använts för samtliga trafikslag dvs inga anpassningar har gjorts utefter de förutsättningar/utmaningar som respektive trafikslag har.

Diagram 2: 2018-202103, genomsnittligt påstigande per månad per trafikslag

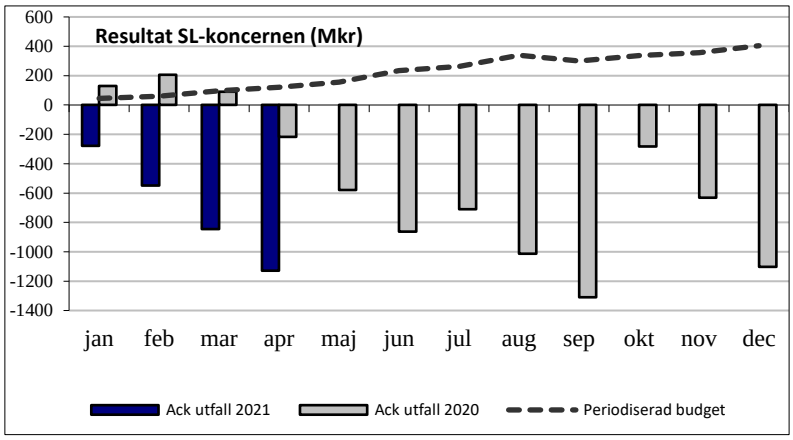

1 600
1 400
1 200
1 000
800
600
400
200
0
Jan
Feb
Mar
Apr
Maj
Jun
Jul
Aug
Sep
Okt
Nov
Dec
2019
2020
2021
Tunnelbana
Buss
Pendeltåg
Lokalbana

Trafiknämnden/trafikförvaltningen

Bilaga 1-3 till

TERTIALRAPPORT
April 2021

Bilaga 1 - SL-koncernen



Resultaträkning Mkr	Ack utfall 2104	Ack budget 2104	Avvik utf-bu 2104	Ack utfall 2004	Föränd fg år %	Prognos 2021	Budget 2021	Avvik PR-BU	Bokslut 2020	Ack utfall 2104*
Verksamhetsanslag	3 301	3 301	0	3 225	2,4%	9 902	9 902	0	9 675	3 307
Biljettintäkter	1 500	2 938	-1 439	2 477	-39,5%	5 169	9 626	-4 457	5 455	1 500
Uthyrning fordon	462	460	2	464	-0,4%	1 384	1 370	15	1 388	462
Uthyrning lokaler	289	296	-8	293	-1,4%	879	887	-8	859	289
Reklam	120	120	0	118	2,0%	360	360	0	352	120
Övriga intäkter	383	350	34	352	8,8%	1 092	1 086	6	3 131	424
Verksamhetens intäkter	**6 055**	**7 465**	**-1 410**	**6 929**	**-12,6%**	**18 787**	**23 231**	**-4 445**	**20 860**	**6 102**
Personalkostnader	7	-2	9	-7	-199,8%	9	-6	15	-23	7
Köpt trafik (AB SL)	-4 536	-4 714	179	-4 531	0,1%	-13 967	-14 085	118	-13 319	-4 536
Köpt trafik (WÅAB)	-108	-132	24	-93	15,9%	-428	-459	30	-397	-108
Drift och underhåll	-685	-796	111	-666	2,8%	-2 366	-2 435	69	-2 446	-685
Övriga kostnader	-610	-649	39	-651	-6,3%	-1 962	-1 940	-22	-2 137	-654
Verksamhetens kostnader	**-5 932**	**-6 294**	**362**	**-5 948**	**-0,3%**	**-18 714**	**-18 925**	**211**	**-18 321**	**-5 975**
Avskrivningar	-1 067	-1 128	61	-1 037	2,9%	-3 279	-3 434	155	-3 164	-1 067
Finansnetto	-185	-160	-25	-160	15,6%	-482	-468	-14	-479	-188
Resultat	**-1 129**	**-117**	**-1 011**	**-216**		**-3 689**	**404**	**-4 093**	**-1 103**	**-1 129**

Inklusive verksamhetsinterna intäkter och kostnader.

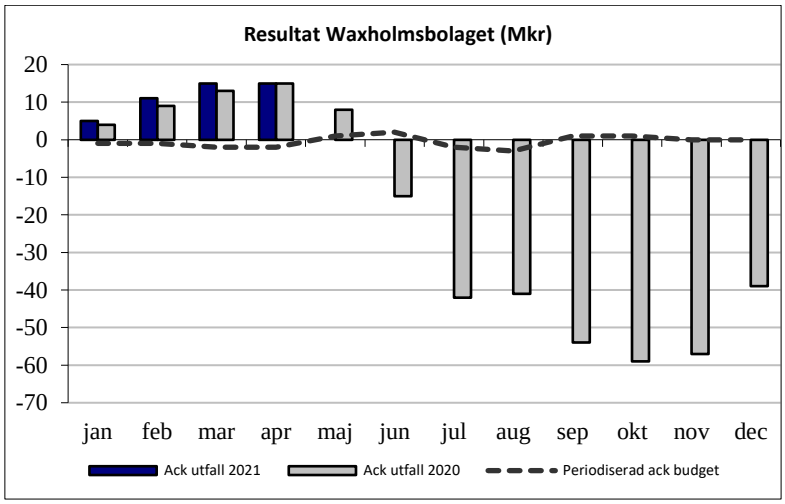
Från och med juli 2019 är Waxholmsbolaget (WÅAB) ett helägt dotterbolag till AB SL räknat från januari 2019.

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

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

Investeringar SL-koncern, mkr	Årets utgift 2104	Prognos 2021	Budget 2021	Avvik PR-BU	Upparb UTF/BU
Specificerade investeringar	686	4 200	4 943	-743	14%
Ospecificerade investeringar	310	1 182	1 002	180	31%
SL-koncern totalt	**996**	**5 382**	**5 945**	**-563**	**17%**
Varav ersättningsinvesteringar	*421*	*1 888*	*2 025*	*-138*	*21%*

Bilaga 2 – Waxholmsbolaget (dotterbolag till AB SL)



Resultaträkning Mkr	Ack utfall 2104	Ack budget 2104	Avvik utf-bu 2104	Ack utfall 2004	Föränd fg år %	Prognos 2021	Budget 2021	Avvik PR-BU	Bokslut 2020
Verksamhetsanslag	142	142	0	134	5,6%	425	425	0	403
Biljettintäkter	7	8	-1	5	34,7%	57	64	-7	52
Övriga intäkter	21	38	-17	12	72,5%	123	175	-52	78
Verksamhetens intäkter	**170**	**188**	**-18**	**152**	**12,0%**	**605**	**664**	**-59**	**533**
Personalkostnader	0	0	0	0	413,6%	0	-1	0	0
Köpt trafik	-108	-132	24	-94	15,1%	-428	-459	30	-398
Drift och underhåll	-19	-33	14	-18	7,1%	-87	-131	44	-85
Övriga kostnader	-10	-9	-1	-8	24,7%	-28	-27	-1	-32
Verksamhetens kostnader	**-137**	**-174**	**37**	**-119**	**14,7%**	**-544**	**-617**	**73**	**-514**
Avskrivningar	-16	-15	-1	-16	-2,6%	-49	-45	-4	-56
Finansnetto	-2	-1	-1	-1	140,4%	-3	-2	-1	-2
Resultat	**15**	**-2**	**18**	**15**		**9**	**0**	**9**	**-39**

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 2104	Prognos 2021	Budget 2021	Avvik PR-BU	Upparb UTF/BU
Nyinvesteringar	0	4	3	2	14%
Ersättningsinvesteringar	0	19	23	-4	1%
WÅAB totalt	**0**	**23**	**25**	**-2**	**2%**

Bilaga 3 - Utökad analys, biljettintäkter

SL-trafiken

Utveckling biljettintäkter

Situationen med covid-19 har lett till ett betydande intäktsbortfall under senaste året och resandet ligger på en fortsatt låg nivå. Ett intäktsbortfall har också uppstått i och med att påstigande genom bakdörr i buss har möjliggjort ökat fusk, något som nu åtgärdas genom installation av skyddsglas.

För perioden januari-april uppgår biljettintäkterna till 1 493 mkr, vilket är -1 437 mkr lägre än budget (-49,0 procent).

Budgeten är baserad på gällande resandeprognos vid budgettillfället vilken motsvarar cirka 80 procent av 2019 års resande i snitt för helåret. Den inkluderar också en kompenserande post för att uppnå bedömningen av intäktsnivån som gjordes före pandemins start, i budgetunderlag 2021. Jämförelse mot budget görs i detta dokument till underliggande budget exklusive denna post.

Sedan budgeten lades har förutsättningarna förändrats till följd av ökad smitta och tillkommande rekommendationer vilket under inledningen av 2021 lett till ett resande på drygt 50 procent.

Jämfört med motsvarande period 2020 är nedgången -979 mkr, motsvarande -39,6 procent.

Den 5 januari 2021 genomfördes en höjning av biljettpriserna på i genomsnitt cirka 2,2 procent.

Analys utfall mot budget

Biljettintäkter ackumulerat april uppgår till 1 493 mkr. Jämfört med den underliggande budget som bedömdes som rimlig vid budgeteringstillfället är avvikelsen -714 mkr (-32 procent). Budgeten baserades på ett resande, mätt som antal påstigande, på cirka 77 procent för första tertialet, medan preliminära uppgifter pekar på ett utfall på drygt 50 procent. Budgeten förutsatte också en något snabbare takt för installation av de skyddsglas i buss som möjliggör påstigande genom framdörr och leder till minskat intäktstapp.

I och med ökat distansarbetet och övergång till alternativa transportslag har biljettmixen förändrats då köp av enkelbiljetter är mer ekonomiskt fördelaktigt för den som reser sällan än att köpa periodbiljett. Viljan att köpa längre periodbiljetter, till exempel 90-dagarsbiljetter och årsbiljetter, är naturligt också lägre. Andelen intäkter från enkelbiljetter uppgår nu till

37 procent av de totala intäkterna vilket är högre än både budget och tidigare år. Intäkter från periodbiljetter står för 61 procent av de totala biljettintäkterna och sammantaget är de -38,6 procent lägre än budget, -575 mkr.

30-dagarsbiljetter står för merparten, -428 mkr (-38,9 procent), där de resenärer som måste pendla fortsätter att göra det. Möjligtvis märks en ökad försäljning av 30-dagarsbiljetter månad för månad under 2021 men ökningen är svag.

Långa periodbiljetter (års-, 90-dagarsbiljetter och biljetter i skol- och fritidssortimentet) understiger budget med -130 mkr (-36,0 procent). Försäljningen av dessa har minskat kontinuerligt under pandemin då resenärer inte vill binda sig till biljetter med lång giltighet. Undantaget är biljetter i skol- och fritidssortimentet där nedgången inte är lika stor procentuellt sett, -26 mkr (-21,1 procent). Det är framförallt de så kallade fritidsbiljetterna, som gäller utanför skoltid, som står för avvikelsen.

Korta periodbiljetter (24-, 72-timmars och 7-dagarsbiljetter) står för den största negativa avvikelsen procentuellt sett, -60,7 procent (-17 mkr). Detta är biljettyper som i stor utsträckning används av tillfälliga besökare, en grupp som minskat.

Enkelbiljetter inklusive reskassa understiger totalt sett budget med -125 mkr (-19,0 procent) vilket innebär en mindre avvikelse procentuellt sett än de flesta övriga biljettslag. Användandet av enkelbiljetter fortsätter att öka i och med att många fortfarande arbetar på distans och inte reser lika frekvent som tidigare. I februari lanserades Res med betalkort vilket förenklar biljettköp.

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

Förklaringsposter apr 2021, mkr	Ack mot budget	Ack mot 2020
Volym (antal biljetter och resande)	-731	-1 011
Pris (biljettpris, sortiment, val av biljettyp, mix)	21	33
Övrigt	-727	-1
Summa förklaringsposter	**-1 437**	**-979**

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

Avvikelsen är framförallt ett resultat av förändrat resande i och med ökad smittspridning och skärpta restriktioner och rekommendationer sedan budgeten lades. På senhösten 2020 minskade resandet från budgetens resandenivå på knappt 80 procent till ett utfall på drygt 50 procent.

Pris

Prisrelaterade effekter inklusive mixförändringar står för en positiv avvikelse mot budget på +21 mkr. Generellt innebär övergång till enkelbiljett en högre intäkt per resa än resa med periodbiljett.

Övrigt

Övriga förklaringsvariabler inkluderar den kompenserande post som budgeterats för att uppnå bedömningen av intäktsnivån innan pandemins start, ack -727 mkr.

Effektivitet

Under våren 2020 stängdes framdörrarna på buss för påstigande och i slutet av året påbörjades installation av skyddsglas vid förarplatsen. I dagsläget har cirka 70 procent av bussflottan på totalt cirka 2 200 bussar utrustats med skyddsglas och framdörrarna öppnas successivt i takt med att installationerna blir klara. Detta innebär att resenärerna kan validera biljetter vid påstigande vilket minskar möjligheten till fusk betydligt och resulterar i minskat intäktstapp. Det gäller framförallt de resenärer som reser med enbart buss och som inte validerar sin biljett vid byte till annat trafikslag.

Frånvaron av systematiska biljettkontroller i trafiken under en del av 2020 tillsammans och möjligheten till förenklat fusk på buss via påstigande i bakdörr har lett till en förhöjd fusknivå även i övriga trafiken. Systematiska biljettkontroller återupptogs under sensommaren 2020 och genomförs nu i samtliga trafikslag och former.

Det är svårt att bestämma effekten av fusket. De tidigare månatliga mätningarna ”Mini-SL” har reviderats till följd av de förändrade förutsättningarna och en större genomgång pågår för att få en bild av fusknivån i hela trafiken. Antalet utställda tilläggsavgifter har varit fler än motsvarande månader 2019, trots att antalet utförda kontroller varit färre än hälften. Det ger inget mått på omfattningen men en indikation att nivån är fortsatt hög även under 2021.

Arbetet med att utveckla ett nytt biljettsystem för att ersätta det befintliga omfattar flera pågående projekt och fortgår enligt plan. I februari lanserades Res med betalkort och sedan början av april finns 7- och 30-dagarsbiljett i SL appens sortiment. Dessa förändringar innebär att SL:s biljettförsäljning i egna kanaler stärks vilket på sikt leder till lägre försäljningsomkostnader.

En pilot pågår för det nya SL-kort som kommer att ersätta det kort som används som biljettbärare idag (SL Accesskortet). Succesiv lansering påbörjas under hösten.

Analys mot föregående år

Ackumulerade biljettintäkter är -979 mkr lägre än föregående år, motsvarande -39,6 procent. Årets biljettintäkter ligger under hela tertialet på en fortsatt låg nivå medan fjolåret inleddes med två starka månader för att, efter pandemins inträde, sjunka kraftigt.

Volym

Volymrelaterade faktorer påverkar jämförelsen mot föregående år med -1 011 mkr. SL fortsätter att uppmana resenärerna att hålla distans samt undvika att resa om man inte måste. Resandet, mätt som antal påstigande, uppgår för de inledande månaderna till drygt 50 procent. Motsvarande uppgift 2020 var i snitt 78 procent (100 procent jan-feb för att sedan minska till cirka 40 procent i april).

Pris

Prisrelaterade effekter uppgår till +33 mkr. I början av januari höjdes priset på biljetter med i genomsnitt 2,2 procent.

Övrigt

Den totala skulden till resenärerna avseende reskassa uppgår vid utgången av april till 415 mkr. Skulden fortsätter att minska i långsam takt vilket innebär att resenärer inte laddar reskassa i samma omfattning som tidigare. Hittills har cirka 10 mkr intäktsfört avseende kvarvarande saldo på gamla SL Accesskort som inte nyttjats på länge och där kortet passerat sin giltighetstid, vilket är på samma nivå som under första tertialet 2020.

Skärgårdstrafiken (WÅAB)

Utveckling biljettintäkter

Biljettintäkterna per april 2021 uppgår till 6,7 mkr vilket är drygt 1,1 mkr lägre än budget, motsvarande 15 procent. Avvikelsen är främst hänförlig till situationen med covid-19, där återhämtning av antalet resande och framför allt förlängda restriktioner påverkar årets utfall jämfört med budgetantagandena. De förlängda restriktionerna medför fortsatt begränsning av antal platser ombord för att säkerställa att alla ska kunna hålla avstånd.

Jämfört med 2020 är intäkterna 1,7 mkr högre, motsvarande 35 procent. Både föregående år och året har påverkats av pandemin. Vid jämförelse med ett normalår (2019) avviker årets intäkter med -3,5 mkr motsvarande 35 procent.

Även priserna i Waxholmsbolagets biljettsortiment höjdes med motsvarande nivå som SL-biljetterna, i genomsnitt med cirka 2,2 procent.

Analys utfall mot budget

Den enskilt största påverkan på utvecklingen av biljettintäkterna är effekterna av pandemin med relaterade restriktioner. För att undvika trängsel ombord har sittplatserna inom sjötrafiken reducerats till cirka 50 - 70 procent för att förhindra smittspridning. Vidare har sjötrafiken ingått i trafikförvaltningens kampanjarbete för att undvika onödiga resor vilket har fått genomslag.

I budgeten fanns antagande om snabb återhämtning från pandemin och återgång till 2019 års resandenivå. De förlängda restriktionerna under året påverkar volymen och för sjötrafikens del kapaciteten för möjligt antal resande för undvikande av trängsel ombord. Resandeprognos i budgeten var högre än utvecklingen under årets första tertial. Rådande restriktioner höll i sig längre och med större omfattning jämfört med budget.

Analys mot föregående år

Årets biljettintäkter för första tertialet är högre än föregående år trots längre period av pandemipåverkan. Förra året påverkades endast delar av mars samt april av covid-19. Dels förklaras den högre försäljningen under 2021 troligen av en lägre andel resande med SL-kort i år. Andelen enkelbiljetter överlag har ökat under året då dessa är mer ekonomiskt fördelaktiga för sällanresenärer. Årets försäljning av taxebiljetter, biljetter som köps vid varje enskild resa, uppgick till närmare 90 procent mer jämfört med föregående år, trots påverkan av restriktioner under hela motsvarande period. Av årets högre försäljning på +1,7 mkr, är det april månads taxebiljetter som står för nästan hälften av denna ökning.

Resandet inom skärgårdstrafiken uppvisar totalt en lägre andel resande med -25 000 antal påstigande, -11,5 procent jämfört med föregående år. Det är de tre första månaderna som uppvisar en negativ resandeavvikelse, -34 000 motsvarande -21 procent, medan april visar en positiv ökning +9 000, motsvarande +16 procent. Årets tre inledande månader präglas av covid-19 restriktioner medan april påverkades i mindre utsträckning. I år infördes vårtidtabellen tidigare jämfört med föregående år, vilket medför högre volymer och kapacitet. Resandet i april förra året påverkades i större utsträckning av pandemin där färre resande gav sig ut i skärgården medan resandet i år under april har ökat markant. Även fler turistresenärer märks av i södra och mellanskärgården till följd av bland annat fler öppnade stuguthyrningar.

Jämfört med 2020 ingår idag en stor andel avgångar på sträckan Stockholm-Vaxholm i den nya försökslinjen, pendellinje 83 med SL-taxa, som tidigare trafikerades av Waxholmsbolaget. Utan denna förflyttning

hade skärgårdstrafiken haft en lägre avvikelse jämfört med föregående år, uppskattningsvis ytterligare +9000 resande (+ 4 procent).

Det är framförallt biljettintäkter för taxebiljetterna, som köps vid varje enskild resa, som påverkar avvikelsen för biljettintäkter, +1,5 mkr av total avvikelse +1,7 mkr. Periodbiljetterna uppgår till samma nivå medan ö-kortsförsäljningen är något högre.

INVESTERINGSUTFALL 2021 TRAFIKNÄMNDEN

Investeringar >50 mkr <100 mkr

Region Stockholm

Period 2021-04-31

Mkr	Årets investeringsutgifter (mkr)					Total utgift (mkr)				
	Utfall 2021 jan-apr	Prognos 2021	Budget 2021	Avvikelse 2021	Upparbet-ningsgrad 2021 %	Total ack. Utfall	Total prognos	Total budget 2021	Beslut	Total upparb grad %
Ospecificerade investeringar >50 mkr <100 mkr										
Ombyggnad av Botkyrka busstvätthall	5,3	24,7	26,5	-1,8	19,9%	78,0	97,5	97,4	97,5	80,1%
TB-Permanent luftkonditionering i C20 hytter	0,7	14,5	80,0	-65,5	0,9%	4,2	93,6	96,5	93,6	4,4%
Ombyggnad av Märsta busstvätthall	10,0	44,3	40,3	4,0	24,8%	35,9	91,1	91,2	91,3	39,4%
Fullskaletest barriärer	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	17,1	89,4	0,0%
Ombyggnad av Norrtälje busstvätthall	11,9	28,3	29,3	-1,0	40,5%	64,8	87,3	87,2	87,3	74,3%
(SpvC) A36 fordon 2 st	25,2	25,2	0,0	25,2	0,0%	80,0	80,0	80,0	80,0	100,0%
Kabel (läckkabel) för radiodistribution i spårtunnlar	4,6	17,9	18,9	-1,0	24,6%	53,7	75,0	75,0	75,0	71,6%
Provisorisk depå Okvista	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	66,9	66,9	66,6	67,0	100,5%
Nytt fartyg (0550), Inv	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	59,6	59,6	57,6	60,0	103,4%
Kontaktlös betalning	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	57,0	57,0	56,5	57,0	101,0%
Södertälje C	0,0	1,5	3,0	-1,5	0,1%	4,2	55,0	55,0	55,0	7,7%
Flytt av norra signalteknikrum Slussen	0,9	1,2	0,0	1,2	0,0%	52,6	52,8	54,4	54,6	96,6%
Solöga och Vindöga	0,1	0,2	0,1	0,2	140,3%	32,1	32,2	39,3	54,5	81,7%
TB - Ny spårgående kran	0,0	12,3	16,4	-4,1	0,0%	19,3	45,9	50,0	50,0	38,5%
Summa investeringsutgifter TF, SL, WÅAB	**59**	**170**	**214**	**-44**	**27%**	**608**	**894**	**924**	**1 012**	**66%**

Bilaga 3: Trafikinvesteringar 2021-2030

Region Stockholm

Mkr	Dnr	Status	Ny- /ersättnings-investering	Utfall 2021	Prognos 2021	Budget 2021	Avvikelse 2021	Avvikelse 2021 (%)	Upparbet-ningsgrad 2021 (%)	Total ack. utfall	Total prognos	Total budget	Avvikelse total	Avvikelse total (%)	Total upp-arbetnings-grad (%)	Färdig-ställande (år)
1. Trafiknämnden/Trafikförvaltningen																
Summa investeringar Trafiknämnden/Trafikförvaltningen				**1 015**	**6 093**	**6 538**	**-445**	**-7%**	**16%**	**35 427**	**78 813**	**73 814**	**4 999**	**7%**	**48%**	
varav medfinansiering Sverigeförhandlingen Trafiknämnden[1]				*1*	*83*	*87*	*-4*	*-5%*	*1%*				*0*	*0%*	*0%*	
varav medfinansiering stat och kommuner Trafinknämnden[1]				*18*	*1 186*	*890*	*296*	*33%*	*2%*				*0*	*0%*	*0%*	
Beslutade investeringar Trafiknämnden/Trafikförvaltningen				996	5 913	6 294	-380	-6%	16%	35 275	53 259	49 072	4 187	9%	72%	
varav medfinansiering[1]				*18*	*1 186*	*890*	*296*	*33%*	*2%*				*0*	*0%*	*0%*	
Planerade investeringar Trafiknämnden/Trafikförvaltningen				19	180	245	-65	-26%	8%	152	25 554	24 742	812	3%	1%	
varav medfinansiering[1]				*1*	*83*	*87*	*-4*	*-5%*	*1%*				*0*	*0%*	*0%*	
													0			
Nyinvesteringar Trafiknämnden/Trafikförvaltningen				576	4 109	4 432	-323	-7%	13%	32 570	64 005	60 106	3 900	6%	54%	
Ersättningsinvesteringar Trafiknämnden/Trafikförvaltningen				438	1 985	2 106	-121	-6%	21%	2 857	14 808	13 709	1 099	8%	21%	
1.1. Beslutade investeringar Trafiknämnden/Trafikförvaltningen																
1.1.1 Genomförandebeslut Trafiknämnden/Trafikförvaltningen				***996***	***5 913***	***6 294***	***-380***	***-6%***	***16%***	***35 275***	***53 259***	***49 072***	***4 187***	***9%***	***72%***	
Program Roslagsbanans utbyggnad	RS 2020-0722	Förnyat. Genomf.	Nyinvestering	142,8	701,3	636,3	64,9	10%	22%	8 219,1	10 450,0	10 450,0	0,0	0%	79%	2026
Program Bussdepåer	LS 1409-1055	Genomförande	Nyinvestering	26,3	206,1	174,1	32,0	18%	15%	3 244,3	4 010,0	3 909,4	100,6	3%	83%	2024
Program Slussen	LS 1403-0374	Genomförande	Nyinvestering	0,7	13,7	30,6	-16,9	-55%	2%	383,3	439,1	438,6	0,5	0%	87%	2023
Program Röda linjens uppgradering	RS 2019-0885	Förnyat. Genomf.	Nyinvestering	142,7	990,4	1 527,6	-537,2	-35%	9%	6 253,5	10 710,0	10 710,0	0,0	0%	58%	2026
Program Tvärbana Norr Solnagrenen	LS 0809-0803	Genomförande	Nyinvestering	7,4	34,2	12,6	21,6	171%	58%	5 523,5	5 580,7	5 541,1	39,6	1%	100%	2022
Program Soårväg Cithy	LS 2015-0039	Pågående	Nyinvestering	0,5	0,9		0,9	0%		2 946,0	2 946,4		2 946,4	0%		2021
Program Tvärbana Norr Kistagrenen	LS 2016-1027	Genomförande	Nyinvestering	162,1	1 049,0	781,3	267,7	34%	21%	2 436,5	4 936,2	4 936,2	0,0	0%	49%	2024
Program Saltsjöbanan	LS 2017-1587	Genomförande	Nyinvestering	11,1	52,5	68,3	-15,8	-23%	16%	1 373,7	1 834,9	1 835,2	-0,3	0%	75%	2027
Bussterminal Slussen	RS 2020-0720	Förnyat. Genomf.	Nyinvestering	0,6	592,1	631,4	-39,3	-6%	0%	1 638,3	3 388,0	3 388,0	0,0	0%	48%	2025
Nya Spårvägsmuseen	LS 2017-0278	Förnyat. Genomf.	Ersättningsinv.	4,8	32,9		32,9	0%		186,9	215,0		215,0	0%		2021
Handen Bussterminal	LS 1403-0399	Genomförande	Ersättningsinv.	16,8	12,8		12,8	0%		233,9	230,0		230,0	0%		2021
Fordon SpC- nya A35 fordon	LS 2016-1033	Genomförande	Ersättningsinv.	23,0	12,9		12,9	0%		192,4	192,4		192,4	0%		2021
C20 - uppgradering	RS 2019-0896	Förnyat. Genomf.	Ersättningsinv.	19,3	207,9	351,3	-143,4	-41%	5%	527,5	1 453,1	1 453,2	-0,1	0%	36%	2023
Bussterminal Slussen brukarspecifik inredning	LS 2018-1215	Genomförande	Nyinvestering	1,8	12,4	38,9	-26,5	-68%	5%	22,3	234,5	234,5	0,0	0%	9%	2025
Saltsjöbanan och tunnelbaneentréer vid Slussen	SL 2013-1569	Genomförande	Ersättningsinv.	10,4	42,9	82,6	-39,6	-48%	13%	77,3	1 012,0	1 026,2	-14,2	-1%	8%	2027
Lilla Lidingöbron	SL 2018-0325	Genomförande	Ersättningsinv.	9,2	13,8	32,0	-18,2	-57%	29%	51,2	132,0	132,0	0,0	0%	39%	2023
Livstidsförlängning gröna linjen	RS 2020-0721	Genomförande	Nyinvestering	0,9	55,6	76,0	-20,4	-27%	1%	65,4	411,6	411,7	-0,2	0%	16%	2026
Lågfrekvent underhåll X60, X60A, X60		Genomförande	Ersättningsinv.	13,2	62,1	78,0	-15,9	-20%	17%	13,2	621,6	626,2	-4,6	-1%	2%	2026
Utbyte av hissar och rulltrappor	LS 1403-0399	Genomförande	Ersättningsinv.	4,2	130,0	191,7	-61,7	-32%	2%	690,2	1 494,1	1 500,0	-5,9	0%	46%	2025
Utbyggnad av Älvsjö depå	LS 2018-0477	Genomförande	Ersättningsinv.	11,5	144,5	140,6	3,9	3%	8%	78,3	864,6	865,0	-0,4	0%	9%	2026
Färstärkning inntertak Fridhemsplan		Genomförande	Ersättningsinv.	2,2	5,2		5,2	0%		310,9	313,9		313,9	0%		2021
Rissne Tunnelbanedepå	RS 2019-0936	Genomförande	Ersättningsinv.	27,7	73,5	183,1	-109,6	-60%	15%	65,2	631,9	631,9	0,0	0%	10%	2025
Livstidssäkrade åtgärder X10p fordon	TN 2017-0010	Genomförande	Ersättningsinv.	2,3	11,1	23,2	-12,1	-52%	10%	3,9	150,0	150,0	0,0	0%	3%	2024
Roslagsbanan Lindholmen Kårsta	SL 2016-0409	Genomförande	Ersättningsinv.	17,6	101,3	77,0	24,3	32%	23%	78,4	186,0	182,0	4,0	2%	43%	2022
Banåtgärder Söderströmsbron	SL 2017-0176	Genomförande	Ersättningsinv.	2,9	18,8	24,2	-5,4	-22%	12%	153,9	180,2	180,2	0,0	0%	85%	2021
Depå Alkärrshallen	Tidig. ospec.	Genomförande	Ersättningsinv.	1,1	2,8		2,8	0%		120,4	122,1		122,1	0%		2021
Högvärdeskomponenter X60B	TN 2019-1037	Genomförande	Ersättningsinv.	4,0	28,5	15,5	13,0	84%	26%	43,2	117,7	70,0	47,7	68%	62%	2023
SL Lås	LS 1312-1601	Genomförande	Nyinvestering	6,1	47,7	30,4	17,3	57%	20%	342,5	400,8	400,9	0,0	0%	85%	2022
Nyinvesteringar < 100 mkr			Nyinvestering	55,9	210,0	242,0	-31,9	-13%	23%							
Ersättningsinvesteringar < 100 mkr			Ersättningsinv.	266,5	1 046,5	844,9	201,6	24%	32%							
1.2 Planerade investeringar Trafiknämnden/Trafikförvaltningen																
1.2.1 Planeringsbeslut Trafiknämnden/Trafikförvaltningen				***9***	***103***	***162***	***-59***	***-36%***	***6%***	***111***	***8 129***	***7 886***	***242***	***3%***	***1%***	
Bussterminal Barkarby	LS 2017-0545	Planering	Nyinvestering	0,0	3,1	1,5	1,6	106%	0%	12,1	212,0	120,0	92,0	77%	10%	2026
Bussterminal Nacka Centrum	LS 2016-0625	Planering	Nyinvestering	0,0	2,7	2,7	0,0	0%	0%	9,2	520,0	520,0	0,0	0%	2%	2028
Anpassning trafikstyrningssystem bef. Tunnelbana	RS 2020-0721	Planering	Nyinvestering	0,1	14,5	64,0	-49,5	-77%	0%	7,6	588,0	588,3	-0,3	0%	1%	2025
Danviksbron	LS 2016-1030	Planering	Ersättningsinv.	1,0	10,9	8,4	2,6	31%	12%	14,5	225,0	225,0	0,0	0%	6%	2026
Upprustning Södra Götgatan	LS 2017-0541	Planering	Ersättningsinv.	0,0	0,8	16,0	-15,2	-95%	0%	8,9	338,9	338,9	0,0	0%	3%	2029
Brandskyddsåtgärder tunnelbana	Tidig. ospec.	Inriktning	Ersättningsinv.	2,4	24,1	19,6	4,5	23%	12%	3,9	851,3	852,2	-0,9	0%	0%	2026
Spårväg Syd		Inriktning	Nyinvestering	5,7	47,0	50,0	-3,0	-6%	11%	54,5	5 393,6	5 242,0	151,6	3%	1%	2033
1.2.2 Inriktningssbeslut Trafiknämnden/Trafikförvaltningen				***10***	***77***	***83***	***-5***	***-7%***	***12%***	***41***	***16 525***	***15 955***	***570***	***4%***	***0%***	
Nockebybanan ersättning till Akka 4	SL 2016-0091	Inriktning	Nyinvestering	0,6	8,0	5,5	2,5	46%	11%	2,3	376,6	475,0	-98,4	-21%	0%	2025
Roslagsbanan till City		Inriktning	Nyinvestering	10,8	66,9	50,0	16,9	34%	22%	34,2	9 682,0	9 014,0	668,0	7%	0%	>2033
Spårväg Syd- fordon och depå			Nyinvestering	0,0	0,7	4,0	-3,3	-83%	0%	0,0	1 600,0	1 600,0	0,0	0%	0%	2033
Bussdepåförsörjning	TN 2019-0022	Inriktning	Ersättningsinv.	1,5	4,5	11,0	-6,5	-59%	13%	3,0	2 815,0	2 815,0	0,0	0%	0%	2035
Stridbecksvalv stationer			Ersättningsinv.	0,0	0,0	7,0	-7,0	-100%	0%	0,0	1 760,0	1 760,0	0,0	0%	0%	2032
Skarpnäcksgrenen		Inriktning	Ersättningsinv.	-3,2	-3,2		-3,2	0%	0%	0,0	0,0		0,0	0%	0%	2020
Tonnage för Pendelbåt och Skärgårdstrafik	LS 1403-0399	Inriktning	Nyinvestering	0,0	0,0	5,0	-5,0	-100%	0%	1,6	291,0	291,0	0,0	0%	1%	2026
1.2.3 Objekt för kommande budgetperioder Trafiknämnden/Trafikförvaltningen				***0***	***0***	***0***	***0***	***0%***	***0%***	***0***	***901***	***901***	***0***	***0%***	***0%***	
Lågfrekvent underhåll PT 2027-2030			Ersättningsinv.	0,0	0,0	0,0	0,0	0%	*0%*	0,0	900,6	900,6	0,0	0%	0%	2030

Not 1. Erhållen medfinansiering redovisas som en skuld i balansräkningen tills dess att medlen förbrukas. Tidsmässiga skillnader mellan erhållna medel och årets investeringsutgifter gör att beloppen inte alltid är lika för ett enskilt år.

Not 2. Spårväg Syd och Roslagsbanan till City. Investeringsutgifter avseende överenskommelse om förskottering och tidigareläggning för åren 2020-2022 är justerade och uppräknade enligt avtal.

Not 3. Ersättningsinvesteringar är angivna enligt den faktiska andelen. Den nivå mallen visar blir för låg eftersom det även ingår ersättningsdelar i de strategiska nyinvesteringarna

Not 4. Skarpnäcksgrenen. Kostnadsföring av nedprioriterat objekt i investeringsplan 2021.