Trafikförvaltningen
Verksamhetsstyrning och ekonomi

VERKSAMHETSBERÄTTELSE
2019
TRAFIKNÄMNDEN

Diarienummer
TN 2019-0069/
RS 2019-0242

Trafiknämnden/trafikförvaltningen

VERKSAMHETSBERÄTTELSE December 2019

Innehållsförteckning

1. Inledning 4
1.1 Väsentliga händelser per december 2019 5
2. Styrning och ledning 7
2.1 Verksamhetsfakta 7
2.2 Styrning av nämnd/bolag 8
2.3 Långsiktiga strategiska planer 9
2.3.1 Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 9
2.4 Mål 10
2.4.1 Uppfyllelse av mål och indikatorer 10
2.4.2 Långsiktigt hållbar ekonomi 10
2.4.3 En hållbar region Stockholm 11
2.4.4 Stockholmsregionen ska vara Europas mest attraktiva tillväxtregion 18
2.4.5 Region Stockholm ska vara en attraktiv arbetsgivare 18
2.4.6 Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem 21
2.5 Lokala mål och indikatorer 30
2.6 Uppdrag 30
2.7 Intern kontroll och regelefterlevnad 30
2.7.1 Arbetet med intern kontroll 30
2.7.2 Resultat och analys från riskbedömning 31
2.7.3 Försäkran 32
2.7.4 Regelefterlevnad 32
2.8 Anmodan 37
2.9 Produktivitet 38
3. Verksamhet 41
3.1 Verksamhetsförändringar 41
3.1.1 Avtal och upphandlingar 41
3.1.2 Verksamhet, övrigt 43
3.2 Resande i kollektivtrafik 46
3.3 Produktion ur ett jämställdhetsperspektiv 50

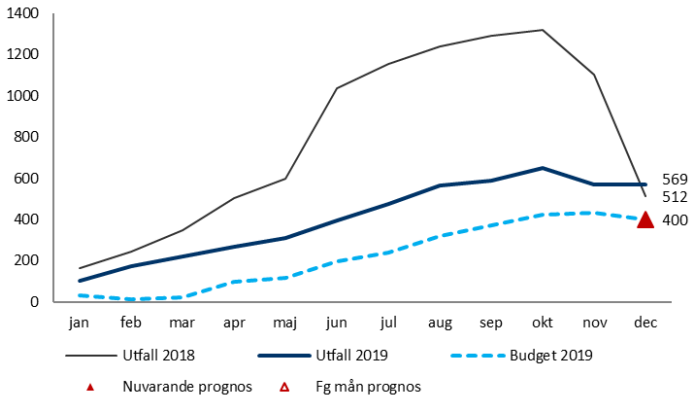
4. Ekonomi....51
4.1 Resultat....51
4.1.1 Årets utfall jämfört med budget per resultatrad....53
4.1.2 Redovisning över extern medfinansiering avseende investeringar....56
4.1.3 Specifikation - Personalkostnader inklusive inhyrd personal....56
4.1.4 Specifikation - Resultat per trafikindelning....57
4.2 Åtgärdsprogram för en ekonomi i balans....57
4.3 Investeringar....58
4.3.1 Utfall i jämförelse med budget....58
4.3.2 Investeringsobjekt....59
4.4 Försäljning av fastigheter och övriga anläggningstillgångar....70
4.5 Resultatdisposition....70
4.6 Balansräkning trafiknämnden....71
4.7 Kassaflödesanalys....71
5. Personal och kompetensförsörjning....72
5.1 Attraktiv arbetsgivare....72
5.2 Arbetsmiljö och hälsa....73
5.3 Systematisk kompetensförsörjning....75
5.4 Bemanning – helårsarbeten och kostnadsutveckling....76
5.4.1 Avvikelse helårsarbeten i jämförelse med periodiserad budget....76
5.5 Sjukfrånvaro....77
6. Risker och möjligheter....78
7. Pågående rättsprocesser (tvister)....79
8. Ledningens åtgärder....80
9. Övrigt....82
10. Förväntad utveckling 2020....83
11. Bilagor....84
12. Nämnd-/styrelsebehandling....84

1. Inledning

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

Trafikförvaltningen[2] gick in i år 2019 med en budget i balans och årsprognoserna under året indikerade en ekonomi i balans. Årets resultat för trafikförvaltningen uppgår till 569 mkr att jämföra med budget om 400 mkr. Det förbättrade resultatet mot budget om 169 mkr beror främst på fler resande vilket har bidragit till högre biljettintäkter. Därtill har övriga verksamhetsintäkter ökat med 252 mkr genom ökade reklamintäkter, näringsbidrag, lokalintäkter, försäkringsersättning samt en fastighetsförsäljning. Avvikelsen motverkas av högre kostnader avseende köpt trafik, drift och underhåll samt utrangeringar. För vidare information kring resultatavvikelser se avsnitt 4.1.1.

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



Investeringsutfallet uppgår till 4 951 mkr, vilket motsvarar en upparbetningsgrad på 81 procent jämfört med budgeterat 6 091 mkr. Avvikelsen på 1 141 mkr beror i huvudsak på minskad omfattning av program Röda linjens uppgradering samt på förskjutning i tidplan för dubbelspårsutbyggnad inom program Roslagsbanans utbyggnad.

[1] Waxholms Ångfartygs AB (WÅAB) ingår som ett dotterbolag i SL-koncernen fr o m 1 juli 2019. Förvaltning för utbyggd tunnelbana redovisas separat till trafiknämnden.
[2] Med trafikförvaltningen avses i detta avsnitt trafikförvaltningen inklusive AB SL med dotterbolag.

Åtta av tio resenärer är nöjda med kollektivtrafiken under 2019. Inom skärgårdstrafiken är 96 procent nöjda. Resultatet för andel nöjda resenärer med pendeltågstrafiken har ökat markant och uppgår till 73 procent vilket är en ökning med 10 procentenheter jämfört med 2018. Ökningen är främst ett resultat av att punktligheten för pendeltåg har ökat starkt under 2019.

Andelen resenärer som känner sig trygga i kollektivtrafiken är oförändrat t jämfört med 2018 och uppgår till 72 procent och det i en tid när upplevd trygghet i samhället i stort minskar. Sedan föregående år har stort fokus legat på att öka tryggheten för resenärerna. Efter test av kroppskameror för biljettkontrollen under årets första månader, permanentas avtalet.

Det är en stor utmaning och en avgörande framtidsfråga för Stockholmsregionen att resandet i kollektivtrafiken utvecklas i högre takt än befolkningsutvecklingen. Resandet med kollektivtrafiken på land har ökat med 1,3 procent jämfört med 2018. Kollektivtrafiken på vatten har däremot minskat med 3,5 procent jämfört med 2018, vilket främst beror på minskat resande med Djurgårdslinjen (ombyggnad Slussen). För övriga pendelbåtslinjer har däremot resandet ökat. Arbetet med att öka kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna fortsätter med oförändrad kraft.

Antal anställda inom trafikförvaltningen var vid årsskiftet 873, varav 823 tillsvidareanställda och 50 visstidsanställda. Antalet vakanser uppgick till 119. Kompetensförsörjning är fortsatt ett viktigt område för förvaltningen.

Trafikförvaltningens verksamhetsberättelse har tagits fram i enlighet med regionledningskontorets anvisningar och riktlinjer.

1.1 Väsentliga händelser per december 2019

Året 2019 har varit ett intensivt år. Arbetet med att utveckla världens bästa kollektivtrafik har fortsatt med oförminskad kraft. Nedan återfinns ett urval av väsentliga händelser:

- Nynäslinjens pendeltågsstation Vega invigdes den 1 april.
- Tillgänglighetsanpassning av fyra Djurgårdsfärjor färdigställdes inför sommartrafiken.
- Under midsommarhelgen var det avtalsstart för två trafikavtal Buss, Sigtuna/Upplands Väsby/Vallentuna och Ekerö. I samband med trafikstarten började fem nya elbussar att rulla.

- Upprustning av återstående söderströmsbroar och spåranläggning färdigställdes enligt plan i juli. Arbetet med att återställa spåranläggningens funktion och kapacitet har påbörjats under hösten (genom arbete på nätterna) och fortsätter 2020.
- Under sommaren genomfördes en upprustning av norrspåret vid station Fridhemsplan samt norra plattformen.
- Flytt av tunnelbanans relärum vid Slussen har gjorts för att ge utrymme åt stadens arbeten, en viktig förutsättning för framdriften i Slussenprojekten.
- Mottagning av det nya tunnelbanefordonet C30 pågår och har provkörts framgångsrikt i tunnelbanesystemet. De första leveranserna beräknas vara i drift under våren 2020.
- Trafikförvaltningen har tilldelat företaget Gülermak totalentreprenadkontrakt för utbyggnad av Tvärbanan från Bromma flygplats till Helenelund. Upphandlingen har överprövats.
- Saltsjöbanans fordon har utrustats med ATC (signalsäkerhetssystem).
- Förvaltningen har ersatt det befintliga, hårdvarubaserade fordonssystemet för bussar mot ett digitalt gränssnitt (moln lösning) för utbyte av trafikinformation.
- Det är numera möjligt att i reseplaneraren på webbplatsen sl.se och waxholmsbolaget.se söka resor med andra trafikaktörer än SL och Waxholmsbolaget.
- Resenärerna kan numera validera sina digitala Movingobiljetter[3] i SL-trafiken.
- En ny SL-app har utvecklats och testats under hösten. Planerad lansering är första kvartalet 2020.
- Ett projekt har påbörjats med att införa en chatt med Trygghetscentralen. Tester kommer att pågå 8 december-15 januari.
- För skärgårdstrafiken har anropsstyrd trafik införts med framgång i Waxholmbolagets app.
- I juni var Stockholm värd för UITP:s stora världskongress för kollektivtrafik, Global Public Transport Summit, en global mässa som arrangeras internationellt vartannat år som samlar alla intressenter i kollektivtrafiken och alla hållbara transportsätt.

[3] Movingo är en pendlarbiljett för resor i Mälardalen

Se vidare avsnitt 3, Verksamhet.

2. Styrning och ledning

2.1 Verksamhetsfakta

Region Stockholm har det övergripande ansvaret för att alla som bor i eller besöker Stockholms län ska ha tillgång till en väl utbyggd, lättillgänglig och pålitlig kollektivtrafik. Målet för kollektivtrafiken är en attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem. Trafiknämnden har ansvaret för kollektivtrafik på land och till sjöss och dess infrastruktur. Nämnden ansvarar också för den strategiska samordningen i de regionägda trafikbolagen AB Storstockholm Lokaltrafik (SL) och Waxholms Ångfartygs AB (WÅAB). Till stöd för trafiknämnden finns tre beredningar (beredning för tillgänglighets- och framkomlighet, för pilotförsök respektive för sjötrafik) samt ett utskott (sjötrafikutskottet).

Inom trafikförvaltningen finns en ledningsgrupp som är rådgivande åt förvaltningschefen. Förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT) rapporterar separat till trafiknämnden. Från och med 2019 övergick färdtjänstverksamheten till egen nämnd, färdtjänstnämnden.

Kollektivtrafik på land
Inom trafiknämnden drivs den allmänna kollektivtrafiken på land genom trafikförvaltningen och AB Storstockholms Lokaltrafik. De ansvarar för trafikens infrastruktur, dess drift och underhåll, ny- och ersättningsinvesteringar samt för utveckling och marknadsföring av kollektivtrafiken inom Region Stockholm. All trafik utförs av trafikentreprenörer som upphandlas i konkurrens.

Kollektivtrafik på vatten
Trafikförvaltningen och Waxholms Ångfartygs AB (WÅAB) ansvarar för skärgårdstrafik, pendelbåtstrafik, samt godstrafik i skärgården inom Region Stockholm. De ansvarar också för upphandling av entreprenörer, trafikplanering, trafikledning, taxe- och kortadministration, information, marknadsföring och övrig kundservice, samt för utveckling av trafiken. Vidare innehas det långsiktiga underhållsansvaret för egna fartyg. En viss del av pendelbåtstrafiken ligger inom AB Storstockholms Lokaltrafik.

2.2 Styrning av nämnd/bolag

Region Stockholm är en koncern med ett omfattande uppdrag som bland annat innefattar kollektivtrafiken. Regionfullmäktige har därför tagit beslut om att ledning och styrning av Region Stockholm ska ske utifrån en gemensam vision och gemensamma mål som gör att Region Stockholm har en samlad inriktning för verksamheten. Den gemensamma visionen är ”En attraktiv, hållbar och växande Stockholmsregion med frihet för invånarna att själva forma sina liv och fatta avgörande beslut”. Styrningen ska integreras i planering och uppföljning på alla nivåer i Region Stockholm och därmed också gälla för trafiknämnden och trafikförvaltningen.
I trafikförvaltningens uppdrag ligger att bereda och verkställa beslut om inriktning och omfattning för en långsiktigt hållbar kollektivtrafik inom trafiknämndens verksamhetsområden. Dessutom ansvarar förvaltningen för styrning och uppföljning av trafikdrift samt upprätthållandet av infrastrukturens funktion, säkerhet och värde.

Beställarstyrning
All trafik och infrastrukturförvaltning utförs av företag som trafikförvaltningen upphandlar i konkurrens. För att kunna erbjuda en så bra trafik som möjligt är det avgörande att trafikförvaltningen har ett affärsmässigt och förtroendefullt samarbete med de företag som trafikförvaltningen sluter avtal med. Trafikförvaltningens roll är att vara expert på att övergripande planera, beställa och följa upp trafiken, medan trafikentreprenörerna svarar för den detaljerade planeringen, leveransen och mötet med kunden/resenären.

Verksamhetsstyrning
Den ekonomiska styrningen av trafikförvaltningen utgår från budgeten, som anger mål och ekonomiska förutsättningar för verksamheten. Till den beslutar trafiknämnden om en verksamhetsplan för att leda och styra verksamheten via mål och uppdrag. Trafikförvaltningens mål återfinns i den strategiska kartan. Trafikförvaltningen styrs genom mål och uppdrag/aktiviteter från förvaltningschefen till avdelningscheferna inom organisationen. Förvaltningschefen beslutar om verksamhetsplaner med nedbrutna mål och uppdrag/aktiviteter för respektive avdelning. Verksamhetsplanen följs upp genom ekonomisk månadsuppföljning, inklusive prognoser samt en tertialvis uppföljning där utvecklingen av indikatorer och uppdrag/aktiviteter avrapporteras. Verksamhetsstyrningen omfattar också ett aktivt arbete med riskanalys och riskhantering genom en tertialvis uppföljning av internkontrollplan och löpande riskanalyser.

Utifrån den långsiktiga visionen och värderingarna för Region Stockholm har mål formulerats som är inriktade för att styra olika nämnder och styrelser mot att utföra sina uppdrag/aktiviteter så att de bidrar till att nå visionen. För trafikförvaltningen har vision, värderingar, uppdrag och mål samlats i en strategisk målkarta som är utgångspunkten för ledningen och styrningen av förvaltningen och därmed också en förutsättning för den planerade verksamheten.

2.3 Långsiktiga strategiska planer

2.3.1 Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län är regionens viktigaste styrdokument för den regionala kollektivtrafikens långsiktiga utveckling. De fastställda målen pekar ut den strategiska inriktningen för Region Stockholm och andra regionala aktörers arbete inom området. Målen styr mot den gemensamma visionen enligt den regionala utvecklingsplanen (RUFS), att Stockholmsregionen ska vara Europas mest attraktiva storstadsregion. Programmet är styrande för utformningen av den upphandlade trafiken och vägledande för den kommersiella trafiken.

Som regional kollektivtrafikmyndighet reviderar Region Stockholm programmet en gång per mandatperiod. Det aktuella trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län med målår 2030 antogs i landstingsfullmäktige i oktober 2017. Programmets antagande föregicks av en bred förankring i form av samråd och remiss med länets aktörer. Region Stockholm har en viktig roll men har inte ensam rådighet över alla beslut och åtgärder som krävs för att nå målen. För ett framgångsrikt genomförande behövs därför fortsatt dialog och aktivt analys- och åtgärdsarbete av regionen och övriga aktörer.

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

2.4 Mål

2.4.1 Uppfyllelse av mål och indikatorer

Mål	Indikator	Utfall	Mål-värde nämnd/ bolag	Mål-värde full-mäktige	Måluppfyllelse indikator*
Attraktiva resor	**Nöjda resenärer - allmän kollektivtrafik**	80%	>=75%	>=75%	●
	Nöjda resenärer - allmän skärgårdstrafik	96%	>=91%	>=91%	●
Trygga resor	**Andel resenärer som känner sig trygga i allmän kollektivtrafik på land och med pendelbåtar**	72%	>=78%	>=78%	■
Effektiva resor	**Andel förnybar energi i kollektivtrafiken**	91%	92%	>=92%	■
	Kostnad per personkilometer, SL-trafiken	3,3kr	<=3,32kr	<=3,32kr	●
	Tusental påstigande en vanlig vardag	2 851	2 936	>=2 936	■
	Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna		>=51%	>=51%	▬
Tillgänglig och sammanhållen region	**Busstrafik, fungerande automatiskt inre utrop**	96%	>=87%	>=87%	●

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

2.4.2 Långsiktigt hållbar ekonomi

Ett resultat i balans
Resultatet för trafiknämndens verksamhetsområden uppgår till 569 mkr, att jämföra med ett budgeterat resultat om 400 mkr. För analys kring resultatet, se avsnitt 4.

Indikator (rapporteras per år)	Utfall	Utfall fg år	Måluppfyllelse indikator	Mål-värde nämnd/ bolag	Mål-värde full-mäktige
Kostnadsökning inom TN, maximal ökningstakt *(Nämnd)*	2,3%	2,9%	●	3,3%	

Självfinansiering av drift och ersättningsinvesteringar
Det positiva kassaflödet från rörelseresultatet täcker drift och ersättningsinvesteringar.

Hållbar investeringsutveckling
Se vidare avsnitt 4.3 Investeringar.

2.4.3 En hållbar region Stockholm

Social hållbarhet
Trafikförvaltningen är genom AB SL medlem i Förenta Nationernas hållbarhetsinitiativ Global Compact och har därmed åtagit sig att följa dess tio principer inom områdena mänskliga rättigheter, arbetsrätt, miljö och antikorruption. En del av detta arbete är att tillämpa Sveriges regioners 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. Vid samtliga upphandlingar kompletteras därför uppförandekoden med en kravbilaga avseende social hållbarhet som anpassas efter den typ av upphandling som genomförs inom förvaltningen. I kravbilagan ställs rapporteringskrav på bland annat efterlevnad avseende uppförandekoden och systematisk arbetssätt inom socialt ansvarstagande.

För att uppnå en enhetlig tillämpning av leverantörer använder trafikförvaltningen sedan 2019 ett nytt formulär för egenrapportering för hållbara leverantörskedjor framtaget av Upphandlingsmyndigheten. Inom det nationella nätverket Hållbar Upphandling har även ett pilotprojekt startats upp för att utveckla och säkerställa ett systematiskt uppföljningsarbete av uppförandekoden.

Trafikförvaltningens hållbarhetsarbete fortsätter med fokus på beslutade mål och de utmaningar som kollektivtrafiken ställs inför. En hållbarhetsredovisning har tagits fram för trafikförvaltningen som inkluderar AB Storstockholms lokaltrafik (som numera även inkluderar Waxholmsbolaget). Trafikförvaltningens hållbarhetsrapport kommer att publiceras på FN:s hemsida för Global Compact.

Stockholmsregionen ska inom fem år vara en av Europas fem ledande forskningsregioner inom forskning som syftar till bättre hälsa

Indikator (rapporteras per år)	Utfall	Utfall fg år	Måluppfyllelse indikator	Målvärde nämnd/ bolag	Målvärde fullmäktige
Nämnden/bolaget har infört metoder och verktyg för att arbeta med innovationer på ett systematiskt sätt *(Regionfullmäktige)*	Ja				Ja

Se avsnitt *Innovation* nedan under Fördjupad uppföljning av En hållbar region Stockholm.

Region Stockholms påverkan på klimatet ska minska

Trafikförvaltningen har under år 2019 deltagit i arbetet med att ta fram en regionövergripande plan för att begränsa klimatpåverkan i bygg- och anläggningsprojekt i samverkan med regionledningskontoret som leder det arbetet. Det finns förslag framtaget på indikatorer för Miljömål 13, *"Under programperioden har klimatpåverkan från byggprocessen i landstingets bygg - och anläggningsprojekt beaktats och begränsats"* som inväntar politisk beredning och beslut.

Under år 2019 har trafikförvaltningens fortsatt internt arbete med att implementera kravbild, arbetssätt, rutin och mallar utefter ledningsgruppens följande inriktningsbeslut från december 2018:

- I bygg- och anläggningsinvesteringsåtgärder som är ≥ 50 miljoner kronor ska åtgärder identifieras och prioriterade åtgärder genomföras, med målsättning att reducera klimatpåverkan med minst 15 procent. Dessa projekt ska redovisa klimatpåverkan med hjälp av klimatkalkyl enligt beslutad metod.
- Trafikförvaltningen utreder och implementerar krav för reducerad klimatpåverkan i bygg- och anläggningsinvesteringsåtgärder ≤ 50 miljoner kronor.

Samverkan och dialog har gjorts i stor utsträckning med Trafikverket och förvaltning för utbyggd tunnelbana. Utkast på rutin och mall har tagits fram genom flertalet workshops, remisser och dialoger i ledningsgrupper och med olika projekt.

Ett fåtal bygg- och anläggningsprojekt har under år 2019 påbörjat respektive genomfört en del åtgärder med hänsyn till klimatpåverkan och bevarande av naturresurser genom att aktivt välja återbruk av material. En av de största och mest omfattade totalentreprenaderna, Tvärbanan Kistagrenen, som upphandlades under året har en tydlig kravställning på genomförande av klimatkalkyl och klimatreducerande åtgärder i projektering och produktion.

Under år 2019 har även trafikförvaltningen fokuserat på att förbättra och förtydliga kommunikation och krav på inrapportering av miljödata och miljöuppföljning med verifikat på uppfyllande av miljökrav gentemot sina avtalspartners. Syftet är att arbetet ska bli mer effektivt både internt och för samtliga intressenter.

Miljökraven för studier, projekt och vid upphandling ses kontinuerligt över och uppdateras årligen. Under år 2019 har ett särskilt fokus lagts på bygg- och anläggningsprojekt med planer på kommande uppdateringar av miljö- och klimatkrav vid projektering och upphandling av entreprenader.

Se vidare bilagorna Miljöredovisning och Hållbarhetsredovisning.

Indikator (rapporteras per år)	**Utfall**	**Utfall fg år**	**Måluppfyllelse indikator**	**Målvärde nämnd/ bolag**	**Målvärde fullmäktige**
Verksamhets- och fastighetsenergi i fastigheter ägda av Region Stockholm, kWh/kvm (A-temp) *(Regionfullmäktige)*	-13,2%	-7,5%			>=-16
Kommentar Totalt har värme-, el- och kylanvändningen minskat med 5,7 procent relativt år 2018 och med 13,2 procent relativt basåret 2011. Detta kan förklaras av effektiviseringen av värme och el som optimeringar av rampvärme och intrimningar efter energikartläggningar samt spårdrifteffektivisering av el. Region fullmäktigesmål för 2019 uppnås inte, men målet om 10 procents effektivisering enligt miljöprogrammet är uppnått.					
Andelen ägda och leasade fordon som drivs på förnybara drivmedel inom Region Stockholms nämnder och bolag *(Regionfullmäktige)*	0%				>=3%
Kommentar Utöver de fordon som används i kollektivtrafiken och som rapporteras under målet "Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem" , har trafikförvaltningen inga ägda eller leasade tjänstefordon.					

Fördjupad uppföljning av En hållbar region Stockholm
En fördjupad uppföljning av *En hållbar region Stockholm* och en beskrivning av arbetet med digitalisering och innovation inom trafikförvaltningen, följer enligt nedan.

Digitalisering
Den digitala transformationen av trafikförvaltningens verksamhet pågår med full kraft. Digitala lösningar är vitala komponenter inom allt från administration till att fysiskt transportera resenärer inom Region Stockholm.

Den digitala transformationen är både en förändring av arbetsmetoder, processer och kompetens samt nya tjänster för våra resenärer vilket beskrivs under *Digitaliseringsinitiativ* i avsnitt 3 Verksamhet. Den inkluderar hela verksamheten och alla kontrakterade underleverantörer, operatörer och entreprenörer. I stort sett samtliga verksamhetsutvecklande initiativ inleds med att definiera en arbetsprocess som helt eller delvis kan realiseras med hjälp av digitala lösningar. Den resulterande arbetsprocessen med tillhörande digital lösning kräver normalt helt eller delvis ny kompetens i de olika processtegen.

Digitalisering - ledning och styrning
För att transformera trafikförvaltningen på ett snabbt och effektivt sätt har ett antal strategiska vägval gjorts och planer genomförts successivt. Trafikförvaltningen har bland annat uppnått:

- *Ökat fokus på digitala lösningar* genom att etablera en IT-avdelning med uppdrag att driva den verksamhetsövergripande digitala transformationen.
- *Ökad kontroll* genom en förvaltningsövergripande hantering av all verksamhets- och digital utveckling. Inom denna process beslutas vilka projekt med digitala inslag som ska initieras och deras framdrift monitoreras.
- *Kortare tid från idé till leverans*. Den digitala utvecklingsprocessen har anpassats för att stödja agilitet och samtidigt ge en säkrare driftsättning.
- *Ökad kompetens internt*. Ett stort antal medarbetare har anställts för att bedriva utveckling av digitala lösningar inom några kritiska områden, exempelvis IT-produktionsledning, projektledning,

arkitektur, UX (Users Experience), användargränssnitt, biljett- och betalsystem, integrationer, webb- och app-lösningar.

- *Stabil produktion*. För att garantera en stabil och kostnadseffektiv produktion av IT-tjänster har modeller, processer och arbetssätt justerats. Utöver detta har avtalsstrukturer kartlagts. Ett driftavtal som omfattar trafikförvaltningens hela IT-miljö har ingåtts, vilket kommer att medföra bättre leveranser till en lägre kostnad.

Digitalisering - Realisering av förväntade nyttor
Samtliga digitaliseringsinitiativ är del av den förvaltningsövergripande verksamhetsplanen. Framdriften av planen följs upp i leda och styra processen. Inom ramen för denna process följs även att stort antal indikatorer upp. Dessa indikatorer har som syfte att säkerställa den övergripande måluppfyllnaden.

För digitaliseringsinitiativ under året, se vidare avsnitt 3.

Innovation
Genom samverkan med Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik (K2) och inom ramen för Region Stockholms forsknings- och innovationssamarbete med KTH och med Stockholms universitet, har trafikförvaltningen fått forskningsbaserad kunskap om hur mål för regionen kan nås. Under året har en modell för att utvärdera resenärers resmönster i kollektivtrafiken utvecklats. Modellen har använts för att utvärdera effektmålen för taxe- och biljettprisförändringen som infördes år 2017. Möjligheten att öka attraktiviteten i tågtrafiken har studerats genom att identifiera åtgärder för förbättrad punktlighet. En kurs för politiker som arbetar med kollektivtrafik har genomförts av K2. Flera forskare har också bidragit till UITP världskongress genom forskarpresentationer och K2 har stöttat genom medverkan i kongressens programkommitté.

I arbetet med att utveckla reseupplevelsen för resenärer i kollektivtrafiken har ett kunddrivet arbetssätt prövats med mål att skapa de produkter och tjänster som resenärerna efterfrågar. Arbetssättet följer processen för tjänstedesign enligt SKR Innovationsguide och innebär att problemställning och lösning verifieras i tidigt skede med resenären. Arbetet har resulterat i utvecklad rapportering för att omhänderta kundsynpunkter och en kravställning för tidtabells- och kartutformning i ett väderskydd. Härutöver har en utvecklingsprocess för tjänstedesign som en standardprocess implementerats för IT-utveckling genom så kallade agila utvecklingsteam.

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

Ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete är implementerat i verksamheten och rapporteras tertialvis till trafikförvaltningens ledningsgrupp. Allvarligare säkerhetshändelser, både i trafiken och inom projekt, rapporteras vid behov månadsvis. Årliga mål för trafiksäkerhetsarbetet i spårtrafiken är fastställda av förvaltningschefen och nya indikatorer är framtagna för att kunna mäta trafiksäkerhetsarbetet för alla trafikslag. Nollmätning kommer ske under 2020 och därefter kan målnivåer fastställas.

Lokal trafiksäkerhetspolicy för SL-trafiken enligt regionens riktlinjer finns liksom en särskild trafiksäkerhetspolicy för sjötrafiken. System för säkerhetsstyrning av trafiksäkerheten inklusive nödvändiga säkerhetsregler finns för spårtrafiken och gäller såväl internt inom trafikförvaltningen som för berörda entreprenörer. Utbildningar i trafikförvaltningens säkerhetsstyrning genomförs löpande. Löpande revisioner av både det inre säkerhetsarbetet och entreprenörernas säkerhetsarbete genomförs enligt årlig revisionsplan.

Inom området säkerhetsskydd har trafikförvaltningens säkerhetsskyddsanalys från 2015 uppdaterats och fastställts i ny version under 2019. Säkerhetsskyddsanalysen har utmynnat i en säkerhetsskyddsplan som anger inom vilka områden/verksamheter som förvaltningen behöver vidta olika former av säkerhetsskyddsåtgärder.

Trafikförvaltningen övar årligen sin krisledningsorganisation. Samövning sker också med trafikförvaltningens leverantörer och Samverkan Stockholmsregionen.

Inom anläggningsskyddsområdet har en risk- och sårbarhetsanalys genomförts under 2019 rörande trafikförvaltningens byggnader och anläggningar med perspektivet hur kritiska dessa är för trafikdriften av tunnelbanan. Resultatet av denna analys kommer att implementeras i bland annat trafikförvaltningens säkerhetsstyrande dokument. Inom brandskyddsområdet har ett omfattande arbete genomförs med att kartlägga brandskyddsnivån inom tunnelbanan. Resultatet av detta arbete implementeras löpande och kommer att fortsätta under 2020 och kommande år under planperioden.

Se vidare *Säkerhet, krisberedskap och informationssäkerhet* under avsnitt 2.7.4 Regelefterlevnad.

Skattepengar ska frigöras till kärnverksamhet
Under 2019 påbörjades arbetet med att ta fram en effektiviseringsplan som kommer att implementeras från 2020. Syftet med effektiviseringsplanen är att frigöra resurser till kärnverksamheten. Ett första steg omfattar effektivisering av beställarorganisationen på 2 procent fördelad på personalkostnader, specialistkonsulter och övriga administrativa omkostnader.

Utöver ovan har trafikförvaltningen arbetat med ett antal åtgärder för att effektivisera och utveckla hela verksamheten:

- Utveckling av förvaltningens systemstöd och datahantering för att stärka analyskapacitet, uppföljning och styrning
- Implementering av ny huvudprocesskarta som ska bidra till tydlighet kring gemensamma arbetssätt inom trafikförvaltningen, och implementering av en uppdaterad leda- och styraprocess som tydliggör hur trafikförvaltningen leds och styrs i en gemensam riktning.
- Fortsatt utveckling av investeringsstyrning med fokus på att ta hem effekter av tidigare genomförda aktiviteter inom området.
- Fortsatt arbete med att skapa långsiktigt mer effektiva trafikavtal genom utvecklad samverkan mellan parterna, nedbrutna handlingsplaner i avtalen samt konsekvent uppföljning av avtalen med efterkalkyler och strategisk måluppföljning.
- Implementering samt uppbyggnad av digitaliserade informationshanteringsprocesser med tillhörande system såsom asset managementsystem, tekniskt informationssystem, tillträdeshanteringssystem, larmahanteringssystem samt felrapporteringssystem. En digitaliserad anläggningsstruktur integrerat med ett underhållssystem ger, med metoder och arbetssätt för en aggregerad information av anläggningen, förutsättningar för effektivare arbetssätt.

2.4.4 Stockholmsregionen ska vara Europas mest attraktiva tillväxtregion

Skapa goda förutsättningar för en väl fungerande samhällsplanering
Övertagandet av det regionala utvecklingsansvaret från Länsstyrelsen och bildandet av region per den 1 januari 2019 ger en utvecklingspotential och trafikförvaltningen har deltagit aktivt i utvecklingen av den regionala samverkan under 2019 med fokus på samhällsplanering och ett transporteffektivt samhälle.

I det längre perspektivet förutsätter attraktiva resor att kollektivtrafikens utveckling samplaneras med aktörer som ansvarar för bland annat bostadsplanering, övrig transportinfrastruktur och utbyggnad av service. Denna samplanering måste i ökad utsträckning inkludera Stockholmsregionens tekniska försörjningssystem. När kollektivtrafiken byggs ut behöver det bland annat säkerställas att mark avsätts för uppställnings- och underhållsplatser, infartsparkeringar och att elsystemets kapacitet är tillräcklig och pålitlig. Kollektivtrafikförbindelserna mellan de regionala stadskärnorna behöver stärkas. Trafikförvaltningen har under 2019 fört dialog med externa aktörer i samhällsplaneringsfrågor med syfte att säkerställa goda lösningar för framtida kollektivtrafik.

2.4.5 Region Stockholm ska vara en attraktiv arbetsgivare

Region Stockholm - attraktiv arbetsgivare
Trafikförvaltningen ska vara en attraktiv arbetsgivare. Det är viktigt att kunna rekrytera, behålla och utveckla medarbetare då förvaltningen verkar i en bransch där konkurrensen om kvalificerade medarbetare är hård. Personalomsättningen har en positiv, svagt sjunkande, trend och ligger vid årets slut på 11,6 procent.

En förutsättning för att förvaltningen ska kunna rekrytera, behålla och utveckla personalen är en tydlig värdegrund och som genomsyrar verksamheten. Värderingsarbetet fortsatte under 2019 inom ramen för våra olika processer i verksamheten.

För att utvärdera målet attraktiv arbetsgivare utförs varje år en medarbetarenundersökning i form av en medarbetarenkät. 2019 besvarades medarbetarenkäten av 91 procent av alla anställda vilket visar på ett högt

engagemang hos medarbetarna, och som även hjälper till att arbeta vidare för att vara en attraktiv arbetsgivare. I årets mätning ligger resultatet på den övergripande nivån på en fortsatt god nivå.

Sjukfrånvaron har sjunkit under perioden jämfört med föregående år, såväl den korta som den långa sjukfrånvaron ligger stabilt under målet. Trafikförvaltningen bedriver ett systematiskt och förebyggande arbetsmiljöarbete i syfte att säkerställa en god arbetsmiljö

För mer information, se även avsnitt 5 Personal kompetensförsörjning.

Indikator (rapporteras per år)	Utfall	Utfall fg år	Måluppfyllelse indikator	Målvärde nämnd/ bolag	Målvärde fullmäktige
Personalomsättning *(Regionfullmäktige)*	11,6%	12%		<=10%	<=10%
Kommentar Personalomsättningen visar på en stabil utveckling åt rätt håll men når inte målet för 2019.					
Andel av medarbetarna som uppger att de under året haft ett individuellt medarbetarsamtal med sin närmaste chef *(Regionfullmäktige)*	91%	89%		100%	100%
Kommentar Resultatet visar på en ökning jämfört med föregående år men når inte upp till målet för 2019. Målet om 100 procent är inte realistiskt då inte tar hänsyn till nyanställda som börjat efter att utvecklingssamtalen sker.					
Medarbetarindex *(Regionfullmäktige)*	76	78		>=77	>=76
Kommentar Utfallet sjunker jämfört med 2018, men ligger kvar på en god nivå.					
Chefsindex *(Regionfullmäktige)*	78	77		>=78	>=78
Kommentar Den samlade uppfattningen av ledarskapet (ledarskapsindex) hos närmaste chef har ökat något och visar på ett bra och hållbart ledarskap.					
Andel av medarbetare som utsätts för hot och/eller våld på arbetet *(Regionfullmäktige)*	1%	2%			
Kommentar Utfallet har halverats jämfört med 2018. 1 procent anger att de blivit utsatta för hot och 0 procent för våld.					
Andelen sjukfrånvaro i relation till ordinarie arbetstid *(Regionfullmäktige)*	3,6%	3,9%		5%	
Kommentar					

Indikator (rapporteras per år)	Utfall	Utfall fg år	Måluppfyllelse indikator	Målvärde nämnd/ bolag	Målvärde fullmäktige
Sjukfrånvaron har sjunkit jämfört med föregående år och såväl den korta som den långa sjukfrånvaron ligger stabilt under mål för perioden.					
TF medarbetarenkät - Motiverad medarbetarindex - MMI *(Nämnd)*	64	68	■	70	
Kommentar Det övergripande index som mäter motivation och hur trafikförvaltningen upplevs som arbetsgivare (MMI) faller från 68 till 64. Utifrån medarbetarenkäten analyseras resultatet och handlingsplaner tas fram på olika nivåer i verksamheten.					
Attraktiv arbetsgivarindex - AVI (Nyckeltalsinstitutet) *(Nämnd)*	135	131	●	131	
Kommentar Trafikförvaltningens AVI har en positiv utveckling. Extern benchmark (privata tjänsteföretag) har en median på 123. Det som främst påverkar AVI är nyckeltal som tex personalomsättning och sjukfrånvaro, och där ser vi för trafikförvaltningen att nyckeltalen utvecklas i en positiv riktning.					
JÄMIX (Nyckeltalsinstitutet) *(Nämnd)*	133	131	●	131	
Kommentar Trafikförvaltningens JÄMIX har en fortsatt positiv utveckling. Extern benchmark (privata tjänsteföretag) har en median på 125.					
Sjukfrånvaro - korttid *(Nämnd)*	1,5	1,8	●	2	
Kommentar Sjukfrånvaron har sjunkit jämfört med föregående år och såväl den korta som den långa sjukfrånvaron ligger stabilt under mål för perioden.					
Sjukfrånvaro - långtid *(Nämnd)*	2,1	2,1	●	3	
Kommentar Sjukfrånvaron har sjunkit jämfört med föregående år och såväl den korta som den långa sjukfrånvaron ligger stabilt under mål för perioden.					

Systematisk kompetensförsörjning

För att kunna leverera med hög kvalitet i en god arbetsmiljö krävs systematiskt arbete med kompetensförsörjning. Under 2019 har en första version av en gemensam kompetensförsörjningsplan tagits fram vilken ska ge anvisningar till organisationens arbete med kompetensplanering och kompetensutveckling. Kompetensförsörjningsplanen fastställdes innan årsskiftet och blir från och med 2020 styrande för förvaltningen.

Regionen Stockholms modell för kompetensplanering KOLL med systemstödet ProCompetence är implementerat och PU-samtalen för 2019 genomfördes med stöd av systemet. Ett enhetligt arbetssätt och digitalisering stödjer därigenom utvecklingen av medarbetare och stärker kompetensförsörjningen.

En satsning har gjorts för att stärka trafikförvaltningens förmåga att rekrytera träffsäkert och effektivt. Detta har skett genom utveckling av rekryteringsprocessen, utfasning av externa rekryteringsleverantörer samt uppbyggnad av en egen rekryteringsfunktion.

För mer information, se även avsnitt 5 Personal kompetensförsörjning.

Indikator (rapporteras per år)	Utfall	Utfall fg år	Måluppfyllelse indikator	Målvärde nämnd/ bolag	Målvärde fullmäktige
Andel medarbetare i KOLL *(Nämnd)*	77%	45%		100%	
Kommentar Breddinförande är genomfört. 77 procent har kompetensskattat sig och 79 procent har en utvecklingsplan.					

2.4.6 Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem

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

För andelen nöjda resenärer i allmän kollektivtrafik och i allmän skärgårdstrafik är trenden över tid stabil och utfallet för 2019 för båda indikatorerna överstiger årsmålet. Alla trafikslag uppnår målen för 2019. Pendeltågstrafiken har ökat med 10 procentenheter jämfört med 2018. Det kraftigt förbättrade resultatet för pendeltåg bedöms vara ett resultat av den pågående samverkan mellan trafikförvaltningen, Trafikverket och MTR för en förbättrad infrastrukturtillförlitlighet och störningshantering.

Även under 2019 har det varit stort fokus på såväl fungerande ersättningstrafik som goda trafikstarter. Ersättningstrafiken fungerade väl

under de omfattande avstängningarna under sommaren och uppstarten av de nya trafikavtalen för busstrafiken i juni gick mycket bra.
Under 2019 gjordes en riktad satsning på buss där tre nya tvärbusslinjer startade vid tidtabellsskiftet för december.

Trafiken på pendelbåtlinje 80 utökades under våren 2019 på vissa sträckor från 20-minuters till 15-minuters trafik och kapaciteten utökades även med större fartyg för att möta resenärsutvecklingen på linjen.

Trängseln är en av Stockholmsregionens växande utmaningar. Medelhastigheten för busstrafiken i innerstaden är låg och framkomligheten i hela länet ofta påtagligt begränsad. Inom ramen för framkomlighetskommissionens arbete har trafikförvaltningen bland annat arbetat med:

- ett antal stråkstudier har genomförts vilka identifierar åtgärder för ökad framkomlighet. Åtgärderna följs upp i dialog med de väghållare som ansvarar för genomförande av åtgärderna.
- Under hösten har två sträckningsstudier slutförts och två fortsatt och beräknas bli klara under våren 2020. Sträckningsstudierna visar på vilken sträcka som stombussen ska köra.
- För stomlinjerna 178 och 179 är framkomlighetsåtgärder och efterföljande uppföljning genomförd vilken visar på positiv effekt.
- Nulägesanalys pågår av hållplatstid för stombussarna samt möjliga effekter i form av förkortad total restid vid påstigning genom bussens alla dörrar. Rapporten beräknas vara klar under våren 2020.

Som en del i arbetet med smidiga och framkomliga resor är trafikförvaltningens viljeinriktning att blandpendling ska främjas. Det ska vara enkelt att betala för och byta mellan trafikslag, där förbättrad möjlighet att integrera cykeln i kollektivtrafiken är en viktig del. Under 2019 har trafikförvaltningen fortsatt samverkat med det regionala cykelkansliet tillsammans med Region Stockholm och Trafikverket. Ett PM med syftet att klargöra trafikförvaltningens roll och uppdrag gällande cykelfrågor i Region Stockholm samt redogöra för tidigare och pågående arbete gällande kombinationsresor har tagits fram. Detta beskriver cykel i SL:s kommunikationskanaler som exempelvis reseplanerare, cykel på fordon, cykelparkeringar samt cykelperspektiv i trafikförvaltningens styrande och stödjande dokument.

Kollektivtrafiken behöver utvecklas i innehåll parallellt med att den växer i omfattning. Med moderna transportslag, hållplatser och stationer läggs en viktig grund för en attraktiv resa. Det gäller såväl den fysiska utformningen som tillgången till information för alla resenärer.

Under 2019 har arbetet fortsatt med att öka service och intäkter från kollektivtrafikens miljöer. Nya digitala reklamvitriner har etablerats, uppgradering av befintliga reklamplatser till digitala pågår samt skapandet av andra nya platser inom existerande utrymmen. Arbetet med att skapa fler kommersiella ytor fortsätter dels inom befintliga ytor dels med förnyade insatser för att hitta ytor i kommande nybyggnationer av stationer. Den 15 november invigdes ett helt nytt sopsorteringskärl vid Hornstull. För att snabbt kunna bistå resenärerna med god service och trafikinformation har trafikförvaltningen under 2019 genomfört en satsning med ökad närvaro av personal i mobila kundservicefunktioner. Utvärdering av satsningen är genomförd och tjänsten kommer att permanentas och vidareutvecklas under 2020.

Två tjänster inom kombinerad mobilitet har lanserats mot kund under 2019. Tjänsterna innehåller möjlighet till information och bokning av resande med kollektivtrafik, elcyklar, elsparkcyklar, bilpool samt taxi. En av tjänsterna har lanserats med digitala biljetter som säljs via återförsäljaren. Målet är att lära sig mer om hur denna typ av erbjudanden påverkar resande och se om de bidrar till ett ökat kollektivt resande.

Från hösten 2018 till april 2019 har en pilot genomförts med självkörande bussar i Barkarby. Tester med detta koncept har sedan fortsatt under senare delen av 2019 för fortsatt utvärdering.

Under 2019 har en studie för UH 2022 genomförts. Trafikleveranser förutsätter en väl fungerande anläggning varför det är viktigt att implementera ett nytt underhållsavtal avseende anläggning.

Under 2019 har en omfattande kartläggning av brandskyddet i tunnelbanan genomförts inom det stora brandskyddsprojektet, ett arbete som startade redan 2017. Parallellt med att kartläggningen har pågått så har trafikförvaltningen påbörjat att åtgärda de brister som framkommit. Under 2019 åtgärdades mellan 800-1000 stycken av varierande storleksgrad. Detta arbete kommer att fortsätta vidare under 2020 och 2021.

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Måluppfyllelse indikator	Målvärde nämnd/ bolag	Målvärde fullmäktige
Nöjda resenärer - allmän kollektivtrafik *(Regionfullmäktige)*	80%	80%		>=75%	>=75%
Kommentar Andel nöjda resenärer i allmän kollektivtrafik på land och för pendelbåtar uppgår till 80 procent för 2019, vilket är samma nivå som för 2018, och över målet för 2019. Samtliga trafikslag uppnår målen för 2019. Reducerad trafik i februari och juli resulterade i minskad nöjdhet. I februari var det framför allt väder som ledde till störningar medan trafiken i juli påverkades av planerade avstängningar på grund av underhåll. I båda fallen återhämtade trafiken sig direkt månaden efter till 80 procent nöjda med ytterligare förbättringar månaderna därefter. Enligt drivkraftanalysen är det tidhållning, turtäthet och information om avvikelser som fortsätter att vara de faktorerna som påverkar resenärernas nöjdhet mest. Se vidare bilaga Lokala mål och indikatorer för vidare analys avseende nöjda resenärer.					
Nöjda resenärer - allmän skärgårdstrafik *(Regionfullmäktige)*	96%	96%		>=91%	>=91%
Kommentar Andelen nöjda i allmän skärgårdstrafiken är 96 procent och resultatet är väl över målet om 91 procent. Andelen nöjda är oförändrad jämfört med år 2018 och trenden över tid är stabil. Se vidare bilaga Lokala mål och indikatorer för vidare analys avseende nöjda resenärer.					

Trygga resor

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

Trygghet utgör ett fokusområde för att nå trafikförvaltningens viktiga mål, ökat kollektivt resande. Att känna sig trygg i och på väg till och från kollektivtrafiken är avgörande för att invånare i länet ska välja kollektivtrafiken framför bilen. Trafikförvaltningen arbetar aktivt i samverkan med andra aktörer för att öka tryggheten för alla grupper.

Målet för trygga resenärer i allmän kollektivtrafik på land och pendelbåtar för 2019 är utmanande, med hänsyn till att den ökade känslan av otrygghet allmänt i samhället (BRÅ, nationella trygghetsundersökningen NTU 2018). Den upplevda tryggheten i kollektivtrafiken ligger på en stabil nivå men når inte det uppsatta målet för 2019. Mätningar av resenärernas upplevda trygghet i kollektivtrafiken sker kontinuerligt. Undersökningarna visar att trygghetskänslan är störst under vardagar mitt på dagen då det är mycket folk i rörelse, men mindre under helgkvällar och nätter och exempelvis

mellan station och resenärens målpunkt. Det finns dock tydliga skillnader mellan män och kvinnor, där kvinnor generellt känner sig mindre trygga. Det är även stora skillnader mellan trafikslag där tunnelbana och pendeltåg har klart lägre värden än övriga trafikslag. Det som mäts är den upplevda tryggheten och den påverkas av fler aspekter än de som trafikförvaltningen kan påverka. De åtgärder som förvaltningen tillsammans med trafikentreprenörer och andra samverkansaktörer vidtar, bidrar och förväntas bidra framgent till en fortsatt positiv utveckling.

Större utmaningar och ökat fokus på trygghet har lett till ett behov av anpassning av trygghetsorganisationen. Under 2018 förtydligades roller och ansvar och strategiska resurser tillsattes inom trygghetsområdet. Utvecklingsarbetet har fortsatt under 2019 genom fokus på samverkan med övriga aktörer som exempelvis kommuner, fastighetsägare och polis. SL:s trygghetscentral med trygghetsresurser är navet i det operativa trygghetsarbetet som pågår dagligen.

Olika trygghetsskapande åtgärder har startats, bland annat pågår ett pilotprojekt med att implementera en trygghetschatt som komplement till trygghetsnumret. Det är också fler trygghetsresurser och ordningsvakter ute i våra miljöer. En samlad kravställning avseende trygghet har genomförts i trafikupphandling E34 (spår) och E35-E38 (buss) och planeringsstudien inför upphandling av trygghetsresurser avseende utsatta grupper och områden beslutades i trafiknämnden i december.

Trafikförvaltningen har under året påbörjat en utökad samverkan med kommuner, fastighetsägare och polis för att öka tryggheten på stationer och till och från kollektivtrafiken. Samverkan har lett till en tydligare ansvarsfördelning och ökad kunskap om respektive organisation och på vilket sätt respektive organisation kan bidra till en ökad trygghet med fokus på särskilt utsatta områden. Detta medför att samtliga aktörer får en gemensam lägesbild och att aktiviteter som exempelvis utökad bevakning, belysning och tekniska stödåtgärder som exempelvis kameraövervakning kan identifieras och genomföras av respektive aktör. Inför varje särskilt utsatt område som identifieras genomförs en gemensam trygghetsanalys och en tryggstationsbesiktning för att optimera vilka åtgärder som behövs.

Se vidare Trafikförvaltningens hållbarhetsredovisning 2019.

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Måluppfyllelse indikator	Målvärde nämnd/ bolag	Målvärde fullmäktige
Andel resenärer som känner sig trygga i allmän kollektivtrafik på land och med pendelbåtar *(Regionfullmäktige)*	72%	72%		>=78%	>=78%
Kommentar Andel resenärer som känner sig trygga i allmän kollektivtrafik på land och med pendelbåtar är oförändrad jämfört med 2018 och uppgår till 72 procent. Målet för trygga resenärer 2019 har inte uppnåtts, men trenden är stabil. Målet är utmanande med hänsyn till att den ökade känslan av otrygghet allmänt i samhället (BRÅ, nationella trygghetsundersökningen NTU 2018). Tryggheten i tunnelbanan har minskat jämfört med 2018. För övriga trafikslag är tryggheten oförändrad eller har ökat.					

Effektiva resor

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

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

Trafikförvaltningen arbetar kontinuerligt med effektiviseringar av verksamheten.

Trafikförvaltningen har under 2019 påbörjat framtagande av en plan för ökade marknadsandelar för att öka kollektivtrafikens andelar av de motoriserade resorna. Arbetet med planen kommer att fortsätta under 2020. Under 2019 har två delaktiviteter påbörjats; Potentialutredning marknadsandelar och Framtida trafikeringskoncept, vilka planeras vara färdigställda under våren 2020. Delaktiviteten Potentialutredning marknadsandelar ska dels titta på potentialer (områden, målgrupper och reserelationer där andelen idag är låg) dels behov (var gör en ökning av marknadsandelen mest nytta). Delaktiviteten Framtida trafikeringskoncept hanterar utveckling av enhetliga och sammanhängande trafikeringskoncept för kollektivtrafiken som stöd för utveckling av kollektivtrafiken, exempel på koncept kan exempelvis vara stombuss eller närtrafik.

Utvecklingen inom hållbar miljöpåverkan är fortsatt positiv, till exempel inom användningen av förnybar energi, minskade utsläpp av kväveoxider och partiklar, även om trafikförvaltningen inte når målet för indikatorn

förnybar energi i kollektivtrafiken 2019.

Se även Trafikförvaltningens hållbarhetsredovisning för 2019 samt trafikförvaltningens miljöredovisning 2019.

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Måluppfyllelse indikator	Målvärde nämnd/ bolag	Målvärde fullmäktige
Tusental påstigande en vanlig vardag *(Regionfullmäktige)*	2 851	2 814	🟥	2 936	>=2 936
Kommentar Antalet genomsnittligt påstigande en vanlig vardag i kollektivtrafiken på land uppnår inte 2019 års mål. Antalet genomsnittligt påstigande 2019 uppgår till 2 851 tusen vilket är en ökning med 1,3 procent jämfört med utfall 2018. För pendeltåg, lokalbana och buss har resandet ökat men för tunnelbana har det minskat. Störst tillväxt jämfört med 2018 har pendeltågen och lokalbanor haft. Se vidare avsnitt 4.2 Resande för vidare analys avseende påstigande.					
Indikator (rapporteras per år)	**Utfall**	**Utfall fg år**	**Måluppfyllelse indikator**	**Målvärde nämnd/ bolag**	**Målvärde fullmäktige**
Andel förnybar energi i kollektivtrafiken *(Regionfullmäktige)*	91%	91%	🟥	92%	>=92%
Kommentar Andel förnybar energi i kollektivtrafiken uppgår till 91 procent för 2019 vilket är samma som för 2018, vilket innebär att trafikförvaltningen inte uppnår årets mål för förnybar energi i kollektivtrafiken. Detta kan framförallt förklaras av ett försenat införande av en höjd andel förnybara drivmedel för sjötrafiken. Spårtrafiken drivs av el och energi från 100 procent förnybara källor. Sedan sommaren 2018 drivs även 100 procent av bussflottan på förnybara drivmedel. Sjötrafiken bidrar till målet genom introduktion av förnybara drivmedel. Se vidare bilagorna Miljöredovisning och Hållbarhetsredovisning.					
Kostnad per personkilometer, SL-trafiken *(Regionfullmäktige)*	3,3kr	3,24kr	🟢	<=3,32kr	<=3,32kr
Kommentar Kostnad per personkilometer 2019 är 3,30 kronor vilket är en ökning med 0,06 kronor per personkilometer jämfört med 2018, men lägre än målet för 2019. SL-koncernens totala kostnader exklusive jämförelsestörande poster har ökat med 4,5 procent**.** Antal personkilometer uppgick till 6 308 miljoner kilometrar, en ökning med 3,7 procent mot föregående år. Se vidare avsnitt Produktivitet för utförligare analys.					
Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna *(Regionfullmäktige)*			▬	>=51%	>=51%
Kommentar Trafikförvaltningens viktigaste miljömål är att den allmänna kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna i länet ska ökar. Detta bidrar både till lägre utsläpp och till en minskad trängsel. Kollektivtrafikens marknadsandel följs upp genom resvaneundersökningar där andelen resor med motoriserade färdmedel, gång, cykel samt andra färdmedel för regionens medborgare undersöks. Enligt den senaste rapporten "Resvanor i Stockholms län 2015" var kollektivtrafikens marknadsandel av de motoriserade resorna 29 procent 2015. En ny nationell resvaneundersökning har genomförts under 2019 av myndigheten Trafikanalys och resultatet för Region Stockholm gällande marknadsandel av de motoriserade resorna kommer presenteras under våren 2020.					

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

Trafikförvaltningen arbetar med att utveckla den regionala tillgängligheten, till exempel genom framtagande av kollektivtrafikplan 2050 som syftar till att beskriva kollektivtrafikens utveckling på lång sikt samt hur den utvecklingen bör se ut för att uppnå målen i den regionala utvecklingsplanen (RUFS 2050) och det regionala trafikförsörjningsprogrammet (TFP).

I ett informationsärende till trafiknämnden i november 2019 beskrevs arbetets upplägg. Framtagandet av kollektivtrafikplanen är indelat i fyra faser. För varje fas tas en delrapport fram som föreställs för trafiknämnden.

Den första fasen ”förstå situationen” är genomförd under 2019 och redovisas i trafiknämnden under våren 2020. En viktig del i arbetet som genomförts under 2019 har varit olika dialogaktiviteter, både internt inom Region Stockholm samt med externa intressenter. Syftet har varit att öka kunskap, förståelse och samsyn kring nuläge, utveckling och trender kopplade till kollektivtrafiksystemet och resandet.

Utbyggnaden av kollektivtrafiken har fortsatt under 2019, se avsnitt 4.3 Investeringar. Flera utredningar i tidigare skeden går under 2020 in i nya faser. En långsiktig lösning för trafikförsörjning av Norra Djurgårdsstaden behöver säkras i den pågående planläggningen av området.

Under 2019 har ett utredningsarbete genomförts omfattande kort- och långsiktig utveckling av bytespunkt Gullmarsplan. Som grund för fortsatt arbete och val av inriktning har en fördjupad dialog initierats med Stockholms stad i syfte att säkerställa genomförbarheten för en utvecklad bytespunkt utifrån kollektivtrafikens behov och planerad stadsutveckling på platsen. Parallellt med detta säkras genomförandet av kortsiktiga åtgärder för att hantera de förändringar på terminalområdet som utbyggnaden av tunnelbana medför.

I två av de nya busstrafikupphandlingarna som pågår (E35 Norrort resp. E38 Norrtälje) är det kravställt på att anropsstyrd trafik ska bedrivas som del av trafiklösningen. Trafikförvaltningen har definierat kravställningen för den anropsstyrda trafiken i den upphandlingsdokumentation som

framarbetats och fastställts under 2019.

Parallellt med upphandling av anropsstyrd trafik inom ramen för kommande nya trafikaffärer pågår arbete med anropsstyrd trafik i gällande busstrafikavtal E27 - Södertälje och Nykvarn. Från slutet 2018 och under 2019 har del av linje 787 varit anropsstyrd. Arbete har pågått och kommer att fortsätta under 2020 för att utvärdera och utveckla detta försök. Erfarenheterna från arbetet kommer löpande sedan kunna omsättas i den fortsatta utvecklingen av anropsstyrd trafik i såväl befintliga som i kommande trafikaffärer.

Kollektivtrafiken är en viktig förutsättning för att alla ska kunna ta del av samhället på lika villkor. Tillgängligheten för barn, äldre och resenärer med funktionsnedsättning är central i kollektivtrafiken.

Ett antal åtgärder för att öka tillgängligheten på bussar och bytespunkter pågår. Pilotprojekt för ledsagning buss till buss på fyra stora bytespunkter har genomförts och i december 2018 började ett helt tillgänglighetsanpassat fartyg trafikera i ordinarie trafik. Tillgänglighetsanpassning av fyra Djurgårdsfärjor färdigställdes inför sommartrafiken. Ett arbete pågår även för att komplettera ledstråk på citybanans stationer Stockholm City och Odenplan samt ledstråk från tunnelbaneplattformar till hiss och rulltrappa som förbindelselänk. Trafikförvaltningen har under 2019 publicerat 13 stycken teckenspråksfilmer på SL.se. Automatiskt inre utrop på bussar har förbättrats och bidrar till ökad tillgänglighet. Se vidare Trafikförvaltningens hållbarhetsredovisning 2019.

Indikator (rapporteras per år)	Utfall	Utfall fg år	Måluppfyllelse indikator	Målvärde nämnd/ bolag	Målvärde fullmäktige
Busstrafik, fungerande automatiskt inre utrop *(Regionfullmäktige)*	96%	91%		>=87%	>=87%
Kommentar Automatiskt inre utrop på bussar har förbättrats och bidrar till ökad tillgänglighet. Utfallet för indikatorn *Busstrafik, fungerande inre utrop*, för 2019 är 96 procent och därmed har målet för 2019 uppnåtts. Utfallet visar en förbättring jämfört med föregående år. Mätningen görs genom Mystery Shopping-undersökningar och resultatet och förbättringsförslag återkopplas till trafikoperatörerna.					

2.5 Lokala mål och indikatorer

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

2.6 Uppdrag

Återrapportering av trafiknämnden/trafikförvaltningens uppdrag, återfinns i bilaga Uppdrag. Trafikförvaltningen har 31 uppdrag. Av dessa är 13 avslutade, 14 pågår enligt plan, 3 pågår med avvikelse och 1 uppdrag är inte påbörjat. Status, samt hur uppdragen fördelar sig per övergripande mål, framgår av nedanstående tabell.

Status för uppdrag per mål	Ej påbörjad	Pågående enligt plan	Pågående med avvikelse	Avslutad
Långsiktigt hållbar ekonomi	1	2	0	4
En hållbar region Stockholm	0	2	0	4
Attraktivkollektivtrafik i ett hållbart transportsystem	0	10	3	5
Summa	1	14	3	13

2.7 Intern kontroll och regelefterlevnad

2.7.1 Arbetet med intern kontroll

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

Trafikförvaltningen arbetar i enlighet med ”Policy för internkontroll för Stockholms läns landsting och bolag” från 2013. Enligt trafikförvaltningens rutin för framtagande av 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.

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

Regionfullmäktige har under 2019 fastställt riktlinje för intern kontroll inom Region Stockholm. 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 och uppföljning av kontroller samt åtgärder (testning). Det pågår ett arbete med en huvudprocesskarta som är starten för denna förändringsresa mot ett tydligare processorienterat arbetssätt på sikt.

En gemensam sektion för Risk och intern kontroll håller även på att byggas upp inom trafikförvaltningen för att på så sätt ytterligare stärka arbetet inom området. Det pågår även ett arbete med att utveckla och ta fram rutiner och instruktioner avseende risk och intern kontroll med utgångspunkt från Regionens riktlinje för att i mer detalj konkretisera arbetet med risk och intern kontroll inom trafikförvaltningen.

2.7.2 Resultat och analys från riskbedömning

Enligt trafikförvaltningens rutin för framtagande av plan för intern kontroll genomförs riskanalyser inom förvaltningens olika avdelningar vilka sedan rapporteras till förvaltningens ledningsgrupp. Ledningsgruppen tar beslut om vilka av de identifierade riskerna som bedöms ha störst verksamhetsövergripande påverkan där åtgärder alternativt kontroller behöver följas under kommande verksamhetsår varvid dessa risker ligger till grund för verksamhetens plan för intern kontroll.

Sammanfattningsvis visar en analys av trafikförvaltningens riskarbete att de risker som under året har bedömts som de med störst påverkan på verksamheten återfinns inom områden rörande brandskydd, investeringsstyrning, trafikavstängningar och kompetensförsörjning. För dessa risker har åtgärder som planerats att genomföras under innevarande verksamhetsår fortlöpt enligt plan. För vissa risker har åtgärder planerats

att genomföras under flera år varvid de kommer följas upp som en del i den löpande riskbedömningen.

Den risk som under den senaste uppföljningen bedöms ha eskalerat i möjlig negativ påverkan på förvaltningens riskexponering berör hur avtalskonstruktionen i samband med samverkansprojekt med annan part kan ha en negativ påverkan på trafikförvaltningens möjligheter att styra slutkostnader och teknikval för bästa livscykelkostnader. Ett flertal åtgärder för att hantera risken har genomförts under året och dessa åtgärder kommer även pågå under år 2020. En central aspekt för att hantera risken är att etablera ett proaktivt arbetssätt där principiella ställningstaganden tydliggörs i tidiga skeden av projekten.

Den fördjupande analysen visar även att ett flertal av de risker som identifierats kan, om de materialiseras, påverka flera delar av verksamheten varför ett samarbete mellan avdelningarna krävs för att hantera dessa. För dessa risker återfinns riskägare inom en del av verksamheten, denne leder och koordinerar arbetet med riskhanterande åtgärder i vilket andra verksamhetsdelar deltar.

En verksamhetsövergripande utkomst av genomförda riskbedömningar är att förvaltningen under verksamhetsåret samlat arbetet med riskhantering och intern kontroll i en sektion vilken bland annat kommer att arbeta med att utveckla metodik och verksamhetsstöd for att ytterligare stärka förvaltningens förmåga inom det verksamhetsintegrerade arbetet med riskhantering och intern kontroll.

2.7.3 Försäkran

Nämnden har försäkrat sig om att man genom förvaltningschefen vidtagit nödvändiga åtgärder för att uppnå en tillräcklig internkontroll inom verksamheten, i enlighet med Policy för intern kontroll LS 1303-0431/ bilaga 5 i budget för Region Stockholm.

2.7.4 Regelefterlevnad

Trafikförvaltningens verksamhet regleras genom tillämpliga lagar och tillstånd för den verksamhet förvaltningen bedriver. Region Stockholms styrning av trafikförvaltningens verksamhet sker genom budget och olika övergripande styrdokument såsom direktiv, arbetsordningar, Region

Stockholms policyer och Region Stockholms investeringsstrategi. Region Stockholms övergripande styrande dokument för kollektivtrafiken är Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län och Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen.

Trafikförvaltningens strategiska ramverk består av styrande dokument för kollektivtrafiken: strategier, trafikplaner, riktlinjer och utvecklingsplaner. För planering av verksamheten upprättas investeringsplan, genomförandeplan, förvaltningsplaner och verksamhetsplaner. Trafikförvaltningens arbetsordning sammanfattar hur trafikförvaltningen styrs, kontrolleras och följs upp. Arbetsordningen innehåller också förvaltningschefens fördelning av ansvar.

Inom hållbarhetsområdet tillämpas ett flertal policydokument som beslutats av regionfullmäktige (tidigare landstingsfullmäktige), bland annat landstingets miljöprogram 2017-2021. En kontinuerlig lagbevakning säkerställer trafikförvaltningens kunskapsläge avseende nya lagkrav. Dessa omsätts till styrande dokument, exempelvis riktlinjer för miljö- och sociala hållbarhetsfrågor. För regelefterlevnad se även bilagor styrningsrapporter för trafikförvaltningen AB SL samt nedan beskrivet.

Säkerhet, krisberedskap och informationssäkerhet

Säkerhet
Inom området säkerhetsskydd har trafikförvaltningens säkerhetsskyddsanalys från 2015 uppdaterats och fastställts i ny version under 2019. Säkerhetsskyddsanalysen har utmynnat i en säkerhetsskyddsplan som anger inom vilka områden/verksamheter som förvaltningen behöver vidta olika former av säkerhetsskyddsåtgärder. Inom ramen för säkerhetsskyddsarbetet har ett så kallat säkerhetsskyddsavtal träffats med entreprenörer som kommer att bedriva säkerhetskänslig verksamhet. Inför varje upphandling görs numera en så kallad särskild säkerhetsskyddsbedömning för att avgöra om upphandlingen helt eller delvis behöver omfattas av säkerhetsskyddsavtal.

Inom trafiksäkerhetsområdet genomförs ett löpande arbete med bland annat översyn och ajourhållning av regelverk och styrande dokument och uppföljning av säkerhetsarbetet inom förvaltningen och hos förvaltningens entreprenörer. Inom brandsäkerhetsområdet har ett arbete genomförts under 2019 med uppdatering av förvaltningens riktlinjer för brandsäkerhet

och andra säkerhetsstyrande dokument inom brandområdet.
Inom trygghets- och securityområdet har en dialog inletts med Polismyndigheten om ett tätare och effektivare samarbete genom tecknande av ett samarbetsavtal mellan trafikförvaltningen och Polismyndigheten.

Beträffande skal- och tillträdesskydd har ett arbete påbörjats med att ta fram en särskild riktlinje inom området. Trafikförvaltningen deltar aktivt inom det Nationella rådet för järnvägs- och kollektivtrafikskydd (NRJK), som leds av Trafikverket. En huvudpunkt under 2019 har varit att påverka den pågående översynen av kamerabevakningslagen i syfte att kamerabevakning inom all kollektivtrafik ska befrias från tillståndsplikt. Vidare har NRJK, genom Trafikverket, uppdragits att delta i det regeringsuppdrag avseende trygghet i järnvägs- och kollektivtrafik som ska tas fram under 2020

Krisberedskap
Inom ramen för den återupptagna totalförsvarsplaneringen har trafikförvaltningen deltagit i en samverkanskrisövning kring händelser inom kärnkraftsområdet. Trafikförvaltningen har under året också genomfört en större krisledningsövning med motspel där även externa aktörer och entreprenörer deltog. När det gäller krisledning har förvaltningen påbörjat en översyn för att anpassa trafikförvaltningens arbetssätt till NATO-modellen, i likhet med övriga myndigheter och organisationer inom regionen. Förvaltningen har i samverkan med Regionledningskontoret genomfört en KRSA (Klimat, Risk- och Sårbarhetsanalys) i enlighet med Lag (2006:544) om kommuners och regioners åtgärder inför och vid extraordinära händelser i fredstid och höjd beredskap.

Informationssäkerhet
I enlighet med Region Stockholms informationssäkerhetspolicy, LS 1112-1733, har förvaltningen under 2019 arbetat fram och fastställt en handlingsplan för informationssäkerhet. Arbetet enligt planen fortsätter under 2020. Under 2019 påbörjades ett informationsklassningsprojekt som inleddes med en förstudie. Arbetet med att klassa trafikförvaltningens information kommer att genomföras under 2020. Utbildning inom informationssäkerhetsområdet tillhandahålls via Lärtorget.
Under året har även ett arbete med att följa upp trafikavdelningens informationssäkerhet startats. Mätningen har genomförts med hjälp av regionens compliance-portal. Arbete med att både identifiera och korrigera

åtgärder kopplat till identifierade gap sker under 2020. Efterlevnadsarbetet på verksamhetsnivå det vill säga att följa upp informationssäkerheten kommer utökas till flera avdelningar under 2020. Under 2019 har ett arbete startats gällande incidenthantering och lika så riskhantering. Arbetet väntas fortgå under hela 2020. Båda uppgifterna ingår i handlingsplanen för informationssäkerhet.

Antikorruption
Lärarledda utbildningar rörande muta och korruption riktade mot nyanställda har genomförts fyra gånger under 2019 enligt plan. Som extra utbildningsinsatser kan nämnas dels ett flertal tillfällen särskilt riktade till projektverksamheten, dels ett tillfälle riktat till nya chefer inom ramen för trafikförvaltningens ledarskapsprogram. En informationssatsning har gjorts på intranätet med syfte att uppmärksamma riskerna kring muta och korruption vid deltagande på mässor. Årligt jul- och sommarbrev riktade till våra leverantörer har skickats i vanlig ordning.

Inköp
Trafikförvaltningen har uppdaterat styrande dokument (inklusive delegationsordning) i överenstämmelse med policy för inköp, LS 2017–1197, samt riktlinjer för inköp, LS 2018-0667. Förvaltningen deltar i regionens arbete med att klargöra kategoristyrning och hanteringen inom de olika förvaltningarna.

Uppförandekod för leverantörer
Trafikförvaltningen tillämpar Sveriges regioner och landstings uppförandekod för leverantörer. Kraven som ställs i koden har kompletterats för att passa den typ av upphandling som genomförs inom förvaltningen. Vid samtliga upphandlingar skickar trafikförvaltningen med en kravbilaga avseende social hållbarhet, i vilken det ställs krav på att leverantörerna rapporterar vilka sociala frågor de arbetar med, samt resultatet av detta arbete.

Under 2019 har trafikförvaltningen fortsatt arbetet med uppföljning av de sociala kraven, ett arbete som startades två år tidigare. Sammantaget visar uppföljningen att kompetens och kapacitet inom förvaltningen och hos leverantörer är avgörande för att kunna nå framgång inom de sociala frågorna. Arbetet med uppföljning och förbättringar är ständigt pågående.

Delaktighet för personer med funktionsnedsättning
Arbetet fortsätter med att göra den allmänna kollektivtrafiken tillgänglig för alla resenärsgrupper. Genom regelbunden samverkan med funktionshinders- och pensionärsorganisationer prioriteras och säkerställs kvaliteten inom kvarvarande tillgänglighetssatsningar.
Tillgänglighetsarbetet följs upp med hjälp av tillgänglighetsdatabasen enligt fastställda kriterier enligt indikator ”Fullt tillgänglig linje eller bytespunkt” i Trafikförsörjningsprogrammet.

För vidare information se bilagorna Hållbarhetsredovisning och Lokala mål och indikatorer.

Jämställdhet och jämlikhet (inklusive HBTQ)
Regionens trafikförsörjningsprogram för Stockholms län innebär att kollektivtrafiken ska skapa tillgång till arbete, service och rekreation för regionens medborgare utifrån deras olika behov och förutsättningar. Enligt de nationella transportpolitiska målen ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Kollektivtrafiken strävar efter att vara ett attraktivt resealternativ oavsett ålder, kön eller förmåga. Jämlikhet och jämställdhet ingår i trafikförvaltningens utbildningsprogram avseende social hållbarhet, reviderade riktlinjer för social hållbarhet och trafikförvaltningens metod för sociala konsekvensbeskrivningar.

Trafikförvaltningens bygg- och anläggningsprojekt arbetar aktivt med olika aktiviteter och åtgärder som en del av att främja jämlikhet och jämställdhet. Ett exempel är Tvärbanan Kistagrenen som har färdigställt en socioekonomisk kartläggning för invånare i områden kring tvärbanans sträcka. Kartläggningen syftar till att öka förståelsen för socioekonomiska frågor i programmet och aves även att användas i framtida aktiviteter med fokus på sammanhållning och delaktighet.

Folkhälsa
Trafikförvaltningen har ett ansvar att bidra till att göra Stockholm till Europas mest attraktiva storstadsregion genom att leverera en attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem. En grundförutsättning för att leverera en attraktiv kollektivtrafik för alla är ett aktivt och systematiskt arbete med tillgänglighet, jämställdhet och trygghet. Detta görs exempelvis genom att ställa sociala krav vid upphandlingar och i tidiga skeden av projekt. Strukturerad uppföljning av krav sker löpande enligt en generell

process med metodstöd och checklistor. I utredningar, studier, rapporter och tjänsteutlåtanden beskrivs sociala konsekvenser, såväl positiva som negativa. Syftet är att identifiera och kunna minimera negativ påverkan samt att hitta positiv påverkan som trafikförvaltningens verksamhet har på samhället. Genom att tillhandahålla en attraktiv kollektivtrafik ökar individens möjligheter att delta fullt ut i samhället, att nå rekreationsmål och hälsobefrämjande inrättningar. Kollektivtrafiken drivs också på ett så miljöskonsamt sätt som möjligt med fokus på reduktion av störande buller samt reduktion av utsläpp till luft, mark och vatten.

Nationella minoriteter
Trafikförvaltningen samarbetar med Regionstyrelsens förvaltning och övriga delar av Regionen kring frågor om nationella minoriteters rättigheter.

Barns rättigheter
Riksdagen har beslutat att inkorporera konventionen om barnets rättigheter i svensk lag den 1 januari 2020. Trafikförvaltningen har länge arbetar utifrån regionens handlingsplan för arbetet med barnkonventionen för att belysa barnperspektivet, anpassa åtgärder efter barns bästa och låta barnens bästa vara vägledande i beslutsfattande. Barnkonventionen ingår i trafikförvaltningens utbildningsprogram avseende social hållbarhet, riktlinjer för social hållbarhet och trafikförvaltningens metod för sociala konsekvensbeskrivningar.

Under 2019 har trafikförvaltningen följt upp egna analyser inom barnperspektivet och sammanställt en vägledning för byggprojekt inom kollektivtrafik och resenärsmiljöer. Vägledningen sammanfattar lärdomar, säkerställer likartat arbetssätt för trafikmognad, trygghet och säkerhet. I E40-projektet (kommande tunnelbaneavtal) pågår ett arbete för att ta fram en barnkonsekvensanalys som syftar till att säkerställa att barnperspektivet beaktas i planering av upphandlingen av ny trafikoperatör samt att barn får komma till tals i processen och i beslut som berör dem. Detta ska säkerställa att trafikoperatören tar hänsyn till barnets bästa i all planering och genomförande av den bemannande verksamheten, som service, bemötande och kommunikation.

2.8 Anmodan

För återrapportering, se bilaga Anmodan.

2.9 Produktivitet

Nedan beskrivs produktivitet per trafikslag (direkta kostnader per genomförd trafik). För mer information kring kostnader se avsnitt 4. Ekonomi. Antal sittplatskilometer[4] påverkas i stor utsträckning av antalet resande men även fordonstyp påverkar utvecklingen av sittplatskilometer. Nyare fordon har generellt färre sittplatser än äldre fordon.
För mer information avseende sittplatskilometer se bilaga Lokala mål och indikatorer. Antalet personkilometer[5] påverkas i stor utsträckning av antalet resande. För detaljerad information kring resande se avsnitt 3.2 Resande i kollektivtrafik.

Busstrafik
Kostnaden per personkilometer uppgår till 3,44 kr vilket är en ökning med 0,25 kr (8,0 procent) jämfört med föregående år. Kostnad per sittplatskilometer uppgår till 1,05 kr vilket är en ökning med 0,08 kr (7,9 procent). Den genomsnittliga beläggningsgraden[6] inom busstrafiken uppgick till 30,6 procent vilket är i linje med föregående år.

Bakgrunden till kostnadsökningen per kilometer är att busstrafikens kostnader har ökat med 6,6 procent jämfört med föregående år, främst till följd av högre indexkostnader, högre VBP-kostnader samt en effekt av föregående års återföring av uppbokade kostnader till resultatet. Samtidigt har antal personkilometer minskat med 1,3 procent jämfört med föregående år och uppgår till 1 850 miljoner, och antal sittplatskilometer har minskat med 1,2 procent jämfört med föregående år och uppgår till 6 042 miljoner. Att antalet personkilometer och sittplatskilometer minskar, trots att antalet påstigande ökat något, beror på att busstrafiken har tappat en del resenärer i ytterområdena, men ökat inne i tätort och Stockholm city där resorna är kortare.

Tunnelbana
Kostnaden per personkilometer uppgår till 1,57 kr vilket är en ökning med 0,11 kr (7,4 procent) jämfört med föregående år. Kostnaden per sittplatskilometer uppgår till 0,65 kr vilket medför en ökning med 0,02 kr (3,4 procent) jämfört med föregående år. Den genomsnittliga

4 Antal sittplatskilometer = antal sittplatser som ställs till förfogande (fordonstyp avgörande) multiplicerat med antalet utbudskilometer (fordonskilometer till trafikanternas förfogande).
5 Antal personkilometer = resenärernas sammanlagda reslängd i kilometer.
6 Beläggningsgrad = antal personkilometer/antal sittplatskilometer, visar graden av andelen utnyttjat trafikutbud i förhållande till totalt utbud

beläggningsgraden uppgår därmed till 41,1 procent vilket är en minskning med 3,7 procentenheter.

Bakgrunden till kostnadsökningen per kilometer är att antalet har gått ned både vad gäller personkilometer och sittplatskilometer. Antal personkilometer uppgår till 1 895 miljoner, en minskning med 4,8 procent, beror på att antalet genomsnittligt påstigande har minskat. Antal sittplatskilometer har minskat med 1,1 procent till 4 610 miljoner. Minskningen är till stor del hänförlig till årets avstängningar till följd av upprustning som inneburit färre utbudskilometer. Kostnaderna för tunnelbanetrafiken har ökat med låga 2,2 procent jämfört med föregående år vilket främst beror på ökade indexkostnader.

Pendeltåg
Kostnaden per personkilometer uppgår till 1,07 kr vilket är en minskning med 0,02 kr (2,3 procent). Kostnad per sittplatskilometer uppgår till 0,33 kr vilket är en ökning med 0,02 kr (5,6 procent). Den genomsnittliga beläggningsgraden uppgår till 30,7 procent vilket är en ökning om 8,1 procentenheter.

Bakgrunden till minskningen av kostnaden per personkilometer är att antalet personkilometer har ökat med 12,3 procent jämfört med föregående år, och motverkar årets kostnadsökning om 9,7 procent. Kostnadsökningen beror främst på högre incitamentskostnader till följd av förbättrad leverans, retroaktiva kostnader från tidigare år samt ökad bemanning på Citybanans stationer. Vad gäller kostnaden per sittplatskilometer överstiger dock kostnadsökningen årets ökning av sittplatskilometer. Antal personkilometer har ökat med 12,3 procent till 2 177 miljoner och antal sittplatskilometer ökat med 3,9 procent till 7 087 miljoner. Ökningen av antal personkilometer beror på att antalet genomsnittligt påstigande har ökat. Vad gäller sittplatskilometer beror på förbättrad fordonsutsättning jämfört med föregående år.

Lokalbana
Kostnaden per personkilometer uppgår till 2,47 kr vilket är en minskning med 0,17 kr (6,3 procent). Kostnaden per sittplatskilometer uppgår till 0,83 vilket är en minskning med 0,01 kr (0,9 procent). Den genomsnittliga beläggningsgraden uppgår till 33,6 procent vilket är en ökning med 5,7 procentenheter.

Bakgrunden till minskningen av kostnaden per kilometrar är att antalet sittplatskilometer och resande har ökat mer än kostnadsökningen. Antalet

personkilometer ökar med 13,5 procent till 386 miljoner och antal sittplatskilometer ökar med 7,4 procent till 1 150 miljoner. Ökningen av personkilometer beror även här på att antalet genomsnittligt påstigande ökar. Få planerade avstängningar och utökad trafik har medfört ökat antal sittplatskilometer. Kostnadsökningen om 6,4 procent är dock en följd av resandeökningen då både Tvärbanan och Roslagsbanan har VBP-avtal.

Skärgårdstrafiken (WÅAB)
Kostnaden per passagerartimme uppgick till 130 kr vilket är en ökning med 13 kr (11,4 procent) jämfört med föregående år. Bakgrunden till ökningen är att kostnaderna ökat medan antalet passagerartimmar minskat. Kostnaderna för skärgårdstrafiken ökade med 7,8 procent jämfört med föregående år till följd av nya avtal inom flera områden i sjötrafiken och högre index. Antalet passagerartimmar[7] uppgår till 2 942 tusen vilket innebär en minskning med 3,2 procent jämfört med 2018. Minskningen av antalet passagerartimmar återspeglar utvecklingen av antal påstigande, då restid för en standardresa är oförändrad jämfört med föregående år.

7 Passagerartimmar = medelreslängd i timmar * passagerare (påstigande)

3. Verksamhet

3.1 Verksamhetsförändringar

3.1.1 Avtal och upphandlingar

Tunnelbana
Behovsanalysen för kommande tunnelbaneavtal (E40) behandlades i trafiknämnden i juni 2019. Planeringsstudien för kommande tunnelbaneavtal pågår och fortsätter in i början av 2020, avsikten är att framlägga planeringsstudien till trafiknämnden under första eller andra kvartalet 2020.

Buss och lokalbana
Upphandling av busstrafik inom Norrort (E35), Nacka/Värmdö (E36), Huddinge/Botkyrka/Söderort (E37), Norrtälje (E38) samt Roslagsbanan (E34) pågår och upphandlingsdokumentation har skickat ut under hösten. Tilldelning planeras till våren 2020. Trafikstarter för de nya avtalen planeras till april (E34 resp. E35), juni (E38) och augusti (E36 resp. E37) år 2021.

Under 2019 har även ett kodifierat arbetssätt gällande avtalsutvärderingar utarbetats med pilot på bussavtal E22 (Innerstaden och Lidingö), vilket kommer tillämpas 2020. Pågående utvärderingar är E21 (Spårväg City och Lidingöbanan) samt E23 (Handen-Tyresö-Nynäshamn) vilka slutförs under 2020.

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

För lokalbanor har ett supportavtal tecknats med Ansaldo/Hitachi avseende signalsystemet på Roslagsbanan. Ett tilläggsavtal har även tecknats med Stockholms Spårvägar avseende GDPR[8].

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

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

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

Två nya godsavtal är tilldelade under året, linje 64 och 65. Under perioden upphandlades och tilldelades ny leverantör för WÅAB:s helikoptertrafik som tilldelades Arlanda Helikopter. Operativa tjänster för Sjötrafiken som förvaltar infrastrukturärenden tilldelades SVEFAB (Svealand Fastighet AB).

Inom skärgårdens avtalsområden har område E39D2 tilldelats Madam Rederi AB och tre av fyra avtalsområden är därmed klara med avtalstid på 10 år, det vill säga 90 procent av skärgårdstrafiken. Blidösundsbolaget tilldelades kontrakt för de största avtalsområdena i skärgården under 2018, E39B och E39C. De nya avtalen ersätter interimsavtal E29x. Upphandling avseende området i mellanskärgården, E39D1, avbröts på grund av bristande konkurrens. Ny upphandling pågår med tilldelning januari 2020.

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

Upphandling av Telesystemsavtal (Tele UH 2019) har tilldelats InfraNord. Avtalet omfattar drift och underhåll av alla tekniska system avseende tele, transmission och IT-styrd utrustning i SL:s anläggningar (informationsskyltar, högtalare och trygghetskameror mm). Upphandlingen genomfördes som en säkerhetsskyddad upphandling, det

vill säga att ett speciellt avtal tecknas mellan parterna gällande säkerhet. Avtalet sträcker sig i som längst 10 år.

Nya underhållsavtal har tecknats avseende Röda linjens signalsystem med ES Infra samt för Roslagsbanans signalsystem med Hitachi. Inriktningsbeslut avseende underhållsavtal för bana, el och signal (UH2022) har fastställts av trafiknämnden.

Arbete har under året pågått med upphandling trafikledning inom sjötrafiken liksom med kundtjänstavtal för WÅAB och SL. Kundtjänstavtal har tilldelats befintlig leverantör, Releasy, med Avtalsskrivning 14 januari 2020.

Efter test av kroppskameror för biljettkontroll under årets första månader, permanentas avtalet och alla kontrollanter ska vara utrustade med kameror från och med 10 januari 2020.

Avtalet med Lugna gatan avseende ungdomsvärdar sades upp, i oktober med omedelbar verkan, efter rekommendation från polisen.

3.1.2 Verksamhet, övrigt

Trafik
Under årets inledande månader drabbades trafiken av vinteroväder i två omgångar. Direkt efter nyår orsakade stormen Alfrida problem i trafiken, bland annat för busstrafiken på grund av nedfallna träd. I början av februari orsakade snö och halka besvär i trafiken. Parallellt med detta drabbades även gröna linjen i februari av två större stopp i trafiken, i samband med infrastrukturarbeten vid Fridhemsplan och Alvik, vilket ledde till stor resenärspåverkan. Utvärdering och åtgärder genomfördes i förebyggande syfte, exempelvis bättre process för riskbedömning och för informationshantering såväl internt som till resenär.

Efter fjolårets problem med rulltrapporna i citybanans stationer har omfattande åtgärder och andra aktiviteter vidtagits. Haveriutredningens rapport gav underlag för åtgärder med syfte att återställa en säker rulltrappsfunktion och erforderligt arbete utfördes under första halvåret 2019. Tillgängligheten i citybanans rulltrappor var under sommarmånaderna bra och uppföljning genomfördes om sambandet mellan utförda förbättringsaktiviteter och sommarens utfall. Parallellt med löpande åtgärdsarbete har en långsiktig plan för citybanans rulltrappor

tagits fram och presenterats för förvaltningens ledningsgrupp respektive för investeringsrådet. Arbete med tjänsteutlåtande pågår inför ärende i trafiknämnden våren 2020.

Sommaravstängningar innebär ofta extra påfrestningar för resenärer. Trots omfattande avstängningar i spårtrafiken under hela sommarperioden som inneburit ökad trängsel, minskad turtäthet och förlängda restider för SL:s resenärer, har inkomna kundsynpunkter varit förhållandevis få och resultatet från punktlighetsmätningarna vittnar om en stabil trafik inom samtliga spårtrafikområden. Trafikeringen på Tvärbanan gav god effekt som förstärkningstrafik under trafikstörande arbeten på tunnelbana och Getingmidjan och pendeltågen agerade ersättningstrafik med gott resultat.

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

Plan för ökade marknadsandelar
Trafikförvaltningen har fortsatt arbetet med framtagande av ett generellt kunskapsunderlag och genomför studier över stockholmsregionens potential och behov för ökad kollektivtrafikandel. Syftet är att visa i vilka områden, bland vilka målgrupper och i vilka reserelationer som marknadsandelen bör och kan öka. Uppdraget kommer att pågå även under 2020.

Strategiskt framkomlighetsarbete
Inom ramen för trängsel- och framkomlighetskommissionen pågår ett gemensamt arbete med Stockholms stad för att mildra effekten av trafikstörande arbeten i gatumiljön, hitta former för att snabbare kunna genomföra trimningsåtgärder i gatumiljön och gemensamt arbeta för de lagändringar som skulle krävas för att bland annat kameraövervaka busskörfält. Under andra halvan av året bjöds även Trafikverket in för att delta som part i kommissionen. Ett arbete med fyra olika stråkstudier har pågått under året. I stråkstudierna arbetar trafikförvaltningen med berörda kommuner och Trafikverket för att se över framkomlighetsåtgärder på sträckor som stombussar kör. Ett arbete med en gemensam handlingsplan med Stockholms stad pågår, vilken framför allt fokuserar på trimningsåtgärder på befintliga stombusslinjer i innerstaden. Ett arbete pågår även för 170-linjerna som även går i andra kommuner än Stockholm där dessa kommuner deltar. Delutredningar gällande kapacitetsstarka

fordon och effektivare hållplatsstopp är i avslutande skede. Dessa insatser bidrar till att säkra ett kraftfullt och sammanhållet genomförande av ambitionerna i stomnätsplanen.

Trygghet
Under 2019 har det strategiska trygghetsarbetet utvecklats vidare. En samlad kravställning avseende trygghet har genomförts i trafikupphandling E34 (spår) och E35-E38 (buss). Förberedelser pågår för ett pilotprojekt avseende en trygghetschatt som komplement till trygghetsnumret. Planeringsstudien inför upphandling av trygghetsresurser, avseende utsatta grupper och områden, beslutades i trafiknämnden i december.

Digitaliseringsinitiativ
Ett program med målet att skapa nästa generations biljettsystem pågår. I programmet ingår flera projekt med anknytning till biljett- och intäktsområdet. Projekten utvecklar användarvänliga lösningar som senast 2023 fullt ut ska ersätta dagens biljettsystem. Syftet är att leverera en säker, kostnadseffektiv, användarvänlig och framtidssäkrad lösning och samtidigt skapa en samlad teknisk plattform för hantering av biljetter inklusive betalning, visering, validering och ekonomisk redovisning. För närvarande pågår utrullning av optiska läsare för validering av mobila biljetter, utveckling för att fortlöpande utöka utbudet av mobila biljetter i SL:s resenärsapp samt utveckling för att under våren 2020 kunna lansera möjligheten att enkelt kunna resa genom att blippa sitt kontaktlösa bankkort och därmed köpa en biljett. I oktober lanserades en ny biljettyp i det mobila biljettsystemet (appen). Det blev möjligt att köpa och validera 24-timmarsbiljetter.

Under året har ett nytt sammanhållet systemstöd för kundärenden, orderhantering och produkthantering färdigställts. Systemet riktar sig till såväl trafikförvaltningens privatkunder och företagskunder som till färdtjänstverksamhetens kunder. Systemet skapar förutsättningar för en effektivare kund-, order- och kampanjhantering. Även möjligheterna till verksamhetsuppföljning och statistik har förbättrats. Det nya systemet innebär därutöver att trafiknämnden inom detta område har säkerställt en hantering som följer GDPR-lagstiftningen.

Resenärerna kan validera digitala Movingobiljetter[9] i SL-trafiken efter teknisk lansering i början av året.

[9] Movingo är en pendlarbiljett för resor i Mälardalen

Trafikförvaltningen bytte under juni det befintliga, hårdvarubaserade fordonssystemet för bussar mot ett digitalt gränssnitt (moln lösning) för utbyte av trafikinformation. Först ut att tillämpa lösningen var trafikutövarna i bussavtal E31 (Transdev som kör i Sigtuna, Upplands Väsby och Vallentuna) samt E32 (Arriva som kör på Ekerö).

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

Nobinas resenärsapp Travis lanserades i oktober. Det är pilot inom uppdraget ”Kombinerbar mobilitet” och betyder att resenärerna kan köpa SL-biljett i Travis-appen.

En ny SL-app har utvecklats och pilottestats under fjärde kvartalet. Planerad bred lansering är första kvartalet 2020.

UITP
I juni var Stockholm värd för UITP:s stora världskongress för kollektivtrafik, Global Public Transport Summit, en global mässa som arrangeras internationellt vartannat år som samlar alla intressenter i kollektivtrafiken och alla hållbara transportsätt. UITP-kongressen i Stockholm 2019 är den största UITP-mässan hittills med 2700 delegater från 80 länder, 300 talare, 470 utställare och 15000 besökare. Trafikförvaltningen hade en mycket aktiv roll i samordning, planering och genomförandet av UITP 2019.

Investeringar
För framdrift i investeringsobjekt, se avsnitt 4.3.

3.2 Resande i kollektivtrafik

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

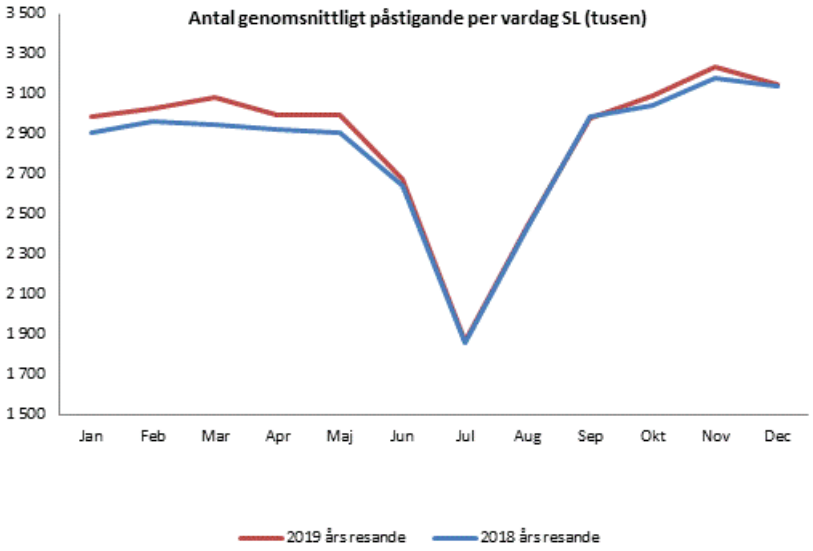
Resande kollektivtrafik (totalt tusental)	Utfall 1912	Utfall 1812	Förändr. 1912-1812	Prognos 2019	Budget 2019	Avvik PR-BU	Bokslut 2018 [1]
Kollektivtrafik på land, genomsnitt påstigande	2 851	2 814	1,3%	2 865	2 936	-71	2 814
Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt	5 859	6 072	-3,5%	5 850	6 090	-240	6 072

[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
Resandeutvecklingen i kollektivtrafiken på land, mätt som antal genomsnittligt påstigande budgeterades till 2 936 tusen genomsnittligt påstigande per vanlig vardag, en ökning med 4,7 procent jämfört med budget 2018. Påstigandeförändringen baserad på befolkningsutveckling och disponibel inkomst bedöms vara 1,4 procent. Med hänsyn tagen till utfall för kvartal 3 2019 (SCB) kommer befolkningsutvecklingen i Stockholms län sannolikt vara marginellt högre än 1,4 procent. Antalet genomsnittligt påstigande varierar med tid på året. Under sommaren har alla trafikslag på land färre antal påstigande än under vintermånaderna. Antal genomsnittligt påstigande en vintervardag är över 3 miljoner för 2019.

Diagram: Antalet genomsnittligt påstigande per vardag (månadsvärden)



Antalet genomsnittligt påstigande en vanlig vardag i SL-trafiken uppnår inte 2019 års mål på 2 936 tusen men har ökat med 1,3 procent jämfört med utfall 2018. Störst tillväxt har lokalbanor och pendeltåg haft med en ökning på 14,4 respektive 8,9 procent jämfört med 2018. Tunnelbana har däremot tappat i antal genomsnittligt påstigande en vanlig vardag under 2019 jämfört med 2018.

Tabell: Resande i kollektivtrafiken på land per trafikslag

Resande kollektivtrafik (totalt tusental)	Utfall 1912	Utfall 1812	Förändr. 1912-1812	Prognos 2019	Budget 2019	Avvik Prg-BU	Bokslut 2018
Kollektivtrafik på land, genomsnittligt påstigande vanlig vardag	2 851	2 814	1,3%	2 865	2 936	-71	2 814
- varav genomsnittligt påstigande, Buss	1 074	1 072	0,2%	1 090	1 153	-63	1 072
- varav genomsnittligt påstigande, Tunnelbana	1 180	1 211	-2,6%	1 180	1 273	-93	1 211
- varav genomsnittligt påstigande, Pendeltåg	390	341	14,4%	391	334	57	341
- varav genomsnittligt påstigande, Lokalbana	207	190	8,9%	204	176	28	190

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

Antalet genomsnittligt påstigande i *tunnelbanan* har minskat med 2,6 procent i jämförelse med 2018. Minskningen har framförallt varit på grön linje men även röd och blå linje uppvisar en minskning i antal genomsnittligt påstigande. Under oktober och november var utfallet nästan i samma nivå som föregående år men är fortfarande långt ifrån att nå målet om 1 273 som var ambitiöst satt och byggde på målet om ökad marknadsandel. Under december gjordes extra manuella mätningar på en del stationer för att försöka hitta orsaker till det totala resenärstappet samt för att kunna analysera resenärsflöden mellan trafikslagen på en djupare nivå. Resultatet av dessa mätningar presenteras i januari men preliminär analys visar att det lägre utfallet beror på alla de avstängningar och ombyggnationsprojekt som pågått under 2019, samt på att resmönstret har förändrats i samband med öppnandet av Citybanan.

Antal genomsnittligt påstigande en vanlig vardag för *pendeltågstrafiken*

har ökat med 14,4 procent jämfört med föregående år. Den kraftiga ökningen förklaras till viss del av att utmaningarna i pendeltågstrafiken under vårvintern 2018 med främst infrastrukturproblem, men även brist på utsättning av fordon samt förare orsakade inställd trafik och lägre resande. Utfallet är väsentligt över målvärdet för 2019 och den uppåtgående trenden har varit stabil sedan hösten 2018. Den positiva resandeutvecklingen går att se över samtliga pendeltågslinjer. Ökningen av antalet påstigande antas i övrigt bero på befolkningstillväxten i upptagningsområden, att resenärer i högre grad nyttjar det utökade trafikutbudet, öppning av ny station i Vega och att förtroendet för pendeltågstrafiken stadigt har förbättrats. Ökningen leder till utmaningar med trängsel och ett behov att hitta trafikutbudslösningar som motsvarar resenärsvolymerna. Trimningar i trafikutbudet i syfte att ännu bättre möta efterfrågan har införts under året.

Antalet genomsnittligt påstigande en vanlig vardag för *lokalbana* har ökat med 8,9 procent jämfört med 2018. Den positiva trenden från föregående år fortsätter med störst procentuellt ökat resande på Tvärbanan (9 procent), Roslagsbanan (10 procent) och Spårväg City (30 procent), där ny ändhållplats vid T-centralen öppnade hösten 2018. Förstärkt trafik har satts in på Tvärbanan i syfte att möta det ökade resandet och motverka trängsel. Av samma anledning arbetas det aktivt med att uppnå full fordonsutsättning på alla lokalbanor.

Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt
Antalet påstigande i kollektivtrafiken på vatten har minskat med 3,5 procent jämfört med 2018.

Tabell: Resande i kollektivtrafiken på vatten

Resande kollektivtrafik (totalt tusental)	Utfall 1912	Utfall 1812	Förändr. 1912-1812	Prognos 2019	Budget 2019	Avvik Prg-BU	Bokslut 2018
Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt[1]	5 859	6 072	-3,5%	5 850	6 090	-240	6 072
- varav skärgårdstrafik	1 798	1 843	-2,4%	1 790	1 712	78	1 843
- varav pendelbåtstrafik	4 061	4 229	-4,0%	4 060	4 378	-318	4 229

Skärgårdstrafiken visar en nedgång. Antal påstigande med skärgårdstrafiken har minskat med 2,4 procent jämfört 2018, vilket främst beror på en ovanligt varm sommar 2018.

Antalet påstigande i *pendelbåtstrafiken* har minskat med 4,0 procent jämfört med 2018. Minskningen beror främst på:

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

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

3.3 Produktion ur ett jämställdhetsperspektiv

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län innebär att kollektivtrafiken ska skapa tillgång till arbete, service och rekreation för regionens medborgare utifrån deras olika behov och förutsättningar. Enligt de nationella transportpolitiska målen ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Kollektivtrafiken strävar efter att vara ett attraktivt resealternativ oavsett ålder, kön eller förmåga. Könsfördelningen bland resenärerna är relativt jämn med övervikt av kvinnliga resenärer. Bolagen genomför årligen kundundersökningar som är könsuppdelade. Resultaten är underlag vid utveckling av verksamheten.

4. Ekonomi

4.1 Resultat

Resultaträkning: Trafikförvaltningen inklusive SL-koncernens resultat 2019 jämfört med budget samt resultat 2018. Verksamhetsinterna intäkter och kostnader ingår ej i resultaträkningen nedan.

Resultat (mkr)	Utfall 2019	Budget 2019	Avvik utf-bu 2019	Utfall 2018**	Föränd fg år %
Verksamhetsanslag	9 487	9 487	0	9 263	2,4%
Biljettintäkter	8 811	8 625	186	8 315	6,0%
Uthyrning fordon	1 388	1 387	1	1 406	-1,2%
Uthyrning lokaler	843	816	27	774	8,8%
Reklamintäkter	451	352	99	355	27,2%
Övriga intäkter	1 401	1 275	126	1 362	2,9%
Verksamhetens intäkter	**22 380**	**21 943**	**438**	**21 475**	**4,2%**
Personalkostnader	-862	-854	-8	-748	15,2%
Köpt landtrafik (SL)	-13 139	-13 086	-53	-12 351	6,4%
Köpt sjötrafik (WÅAB)	-381	-363	-17	-352	8,1%
Drift och underhåll	-2 410	-2 387	-23	-2 116	13,9%
Övriga kostnader	-1 186	-1 018	-169	-2 001	-40,7%
Verksamhetens kostnader	**-17 977**	**-17 707**	**-270**	**-17 569**	**2,3%**
Avskrivningar	-3 249	-3 302	53	-3 205	1,4%
Finansnetto	-586	-534	-52	-189	210,5%
Resultat*	**569**	**400**	**169**	**512**	

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

Årets utfall jämfört med budget – sammanfattning

Trafikförvaltningens[10] resultat uppgår 2019 till 569 mkr och överstiger budget med 169 mkr. Avvikelsen beror främst på fler resande vilket har bidragit till högre biljettintäkter (186 mkr). Därtill har övriga verksamhetsintäkter ökat med 252 mkr genom ökade reklamintäkter, näringsbidrag, lokalintäkter, försäkringsersättning samt en fastighetsförsäljning. Verksamhetens kostnader ökar dock med 270 mkr huvudsakligen till följd av ökade kostnader för köpt trafik, drift och

[10] Med trafikförvaltningen avses i detta avsnitt trafikförvaltningen inklusive AB SL med dotterbolag.

underhåll samt utrangeringar. Se nedan under avsnitt 4.1.1 för vidare information kring resultatavvikelser.

Utveckling av kostnader och intäkter jämfört med föregående år
Verksamhetens intäkter har ökat med 4,2 procent jämfört med föregående år och 3,6 procent exklusive jämförelsestörande poster om totalt 129 mkr[11].. Utvecklingen beror huvudsakligen på ökningen av biljettintäkter, verksamhetsanslag och reklamintäkter som utgör förvaltningens främsta intäktskällor (84 procent). Därutöver ökar intäkterna bland annat avseende lokalhyra.

Verksamhetens kostnader har ökat med 2,3 procent jämfört med föregående år. Årets utfall belastas med jämförelsestörande poster om totalt 241 mkr[12] medan föregående års utfall innehöll jämförelsestörande poster om totalt 446 mkr. Exklusive dessa poster uppgår kostnadsutvecklingen till 3,6 procent. Köpt trafik samt drift och underhåll står för merparten av kostnadsmassan (90 procent) och ökar med 3,3 respektive 13,9 procent vilket följer budgeterad utveckling. Personalkostnaderna ökar med 114 mkr medan kostnader för specialistkonsulter 61 mkr minskar och tillsammans ger en nettoökning med 4,8 procent vilket är i linje med budgeterad utveckling.

Kapitalkostnadernas utveckling för perioden uppgår till 13,0 procent. Årets utfall omfattar en jämförelsestörande post på 25 mkr[13] medan föregående års utfall belastades med en vinst för sålda fordringar om 337 mkr. Exklusive dessa poster uppgår utvecklingen till 2,1 procent. Avskrivningarna ökar marginellt med 0,6 procent vilket är lägre än planerat. Finansnettot ökar med 11,4 procent vilket främst beror på den årliga förändringen av diskonteringsräntan som har gått från en positiv effekt om 7 mkr föregående år till årets negativa effekt på 33 mkr. En ytterligare större post som påverkar är dröjsmålsränta kopplat till en tvist (21 mkr).

[11] Inom verksamhetens intäkter har följande poster bedömts som jämförelsestörande: reavinst avseende fastighetsförsäljning (59 mkr) och retroaktivt bokförda näringsbidrag avseende tidigare år (70 mkr).
[12] Inom verksamhetens kostnader har följande poster bedömts som jämförelsestörande: retroaktiva trafikkostnader avseende tidigare år (58 mkr) samt utrangeringar av anläggningstillgångar och upparbetade utgifter (183 mkr)
[13] Inom kapitalkostnader har följande post bedömts som jämförelsestörande: retroaktiva avskrivningar kopplat till program Roslagsbanans utbyggnad (25 mkr).

Prognossäkerhet
Årets resultat överstiger prognos per augusti med 169 mkr. Förändringen beror till större delen på poster som inte kunde förutses eller ej kunde bedömas på grund av stor osäkerhet vid prognostillfället. Några större förändringar mot prognosen är reglering av medfinansiering (97 mkr) och en reavinst avseende en fastighetsförsäljning (56 mkr). Därtill har avskrivningarna blivit lägre till följd av förskjutningar inom projekt (47 mkr). Finansnettot ökar dock som en effekt av årets förändring av diskonteringsräntan (33 mkr).

4.1.1 Årets utfall jämfört med budget per resultatrad

Verksamhetens intäkter
Verksamhetens intäkter överstiger budget med 438 mkr. Avvikelsen beskrivs nedan per resultatrad.

Biljettintäkter
Biljettintäkterna överstiger budget med 186 mkr. En generell volymbaserad intäktsökning kopplad till försäljning av biljetter i SL-trafiken är huvudorsaken (107 mkr). Ökningen är störst för reskassa och enkelbiljetter, där försäljningen i app bidrar mest. Det budgeterade bidraget för ungdomsbiljetter till regionerna betalades dock inte ut efter statligt beslut. Detta medför ökade biljettintäkter men samtidigt minskat statsbidrag jämfört med budget. Se vidare nedan under Övriga intäkter. Vidare noteras lägre intäkter från sjötrafiken för Djurgårdslinjen, till följd av ombyggnaden vid Slussen och ny sträckning av Spårväg City, medan biljettintäkter i WÅAB-trafiken avseende skärgårds-och pendelbåtstrafik ligger i nivå med budget. För en utökad analys av biljettintäkterna i SL-trafiken se bilaga 4.

Övriga intäkter
Övriga intäkter som sammanfattar intäkter från uthyrning av fordon och lokaler, reklam samt övrigt överstiger budget med 252 mkr. Reklamintäkterna är 99 mkr högre än budget, huvudsakligen till följd av avtalsenlig slutreglering avseende Clear Channels reklamförsäljning 2018 samt merförsäljning 2019. Näringsbidrag (medfinansiering) ökar med 114 mkr främst till följd av retroaktiva aktiveringar avseende lokalbanor. Vidare bidrar reavinster med 59 mkr främst avseende en försäljning av mark i Roslags-Näsby (57 mkr). Därtill ökar intäkterna för tillkommande uthyrning av lokaler (27 mkr), främst i AGA-depån men även för bussdepåerna Märsta, Fredriksdal och Vallentuna. En försäkringsersättning kopplat till branden i Hornsbergsdepån ger ett intäktstillskott med 44 mkr

vilket motsvaras av underhållskostnader och är således resultatneutralt. I övrigt noteras högre intäkter utöver budget om cirka 60 mkr, huvudsakligen till följd av högre vidarefakturering, främst av bränsle och material till operatörerna.

Avvikelsen motverkas av lägre intäkter från externa projekt med 36 mkr vilket motsvaras av lägre kostnader. Därutöver noteras lägre projektintäkter främst kopplat till program Roslagsbanans utbyggnad med 37 mkr. Slutligen uteblir bidrag med 79 mkr för de avgiftsfria ungdomsbiljetterna, vilka efter statligt beslut inte kom till stånd 2019 som planerat.

Verksamhetens kostnader
Verksamhetens kostnader överstiger budget med 270 mkr. Avvikelsen beskrivs nedan per resultatrad.

Personalkostnader
Personalkostnaderna överstiger budget med 8 mkr, vilket främst beror på ökad kostnad för löneskatt kopplat till den årliga förändringen av diskonteringsräntan avseende pensionsskulden (8 mkr). Kostnaderna för resurskonsulter överstiger vakansgraden med 6 mkr. Utbildnings- och konferenskostnader understiger dock budget med 5 mkr. Se vidare avsnitt 4.1.3 för analys kring bemanningskostnader.

Köpt trafik SL
SL-trafikens kostnader överstiger budget med 53 mkr. Avvikelsen är till stor del hänförlig till lokalbana (67 mkr) på grund av ökade VBP-kostnader inom främst Tvärbanan men också Roslagsbanan till följd av fler resande. Även pendeltåg bidrar till avvikelsen med 41 mkr främst till följd av retroaktiva regleringar kopplat till tidigare främst avseende elförbrukning.

Avvikelsen motverkas bland annat av lägre kostnader inom busstrafiken (29 mkr) huvudsakligen kopplat till lägre index till följd av en lägre indexdrivande volym samt lägre faktiska index än bedömt i budget. Därtill kommer lägre VBP-kostnader på grund av färre resande i början av året som en konsekvens av stormigt väder med inställd trafik samt att föregående års gratis ungdomsbiljetter uteblev. Inställd trafik har dessutom renderat i viten vilket påverkar kostnadsreducerande för SL. Därutöver noteras något lägre kostnader för biljettkontroll och trafikinformation (13 mkr).

Köpt trafik WÅAB
Skärgårdstrafikens kostnader överstiger budget med 17 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på tilläggsavtal med högre pris per trafiktimme och högre bränslepriser, samt en ökad omfattning av svävartrafiken.

Drift och underhåll
Drift och underhållskostnaderna överstiger budget med 23 mkr.

Avvikelsen beror på ökade kostnader för drift och underhåll av trafikanläggningarna (155 mkr), främst kopplat till bananläggning, fastighetsdrift och depåer. Bland annat har behovet av underhåll på hissar och rulltrappor varit högre och ett avloppsläckage på Sätra station har krävt extra åtgärder. Därtill har Roslagsbanans underhållsbehov ökat till följd av anpassningsåtgärder kopplat till banans upprustning. Saneringsåtgärder i Hornsbergs bussdepå till följd av föregående års brand har också medfört ökade kostnader, vilka dock motsvaras av försäkringsintäkter.

Avvikelsen motverkas av lägre kostnader för IT-drift (71 mkr) huvudsakligen på grund av försenat införande av nytt driftavtal. Därtill kommer lägre driftpåverkande utgifter från investeringsprojekten än planerat (66 mkr), främst kopplat till Program Bussdepåer, projekt Rostskydd på fordon A32 och projekt tillgänglighetsanpassning av Djurgårdsfärjorna.

Övriga kostnader
Övriga kostnader överstiger budget med 169 mkr. Avvikelsen beror främst på kostnader för utrangeringar av äldre anläggningar och projektutgifter om totalt 183 mkr (budgeten inkluderade en post för utrangeringar om 25 mkr varvid avvikelsen uppgår till 158 mkr). Vid förvaltningens årliga inventeringar av anläggningen har det noterats att en del inventarier inte längre är i bruk varvid eventuella kvarvarande restvärden behövt kostnadsföras (125 mkr). Därtill har även vissa tidigare upparbetade projektutgifter behövt kostnadsföras då projekten avbrutits (58 mkr). Därtill kommer minskad kostnadsreducering till följd av vakansläget inom förvaltningen (62 mkr), samt ytterligare 31 mkr beroende på en felaktigt bedömd post i budget avseende kostnadsreducering. Avvikelsen motverkas bland annat av lägre kostnader för externa projekt (36 mkr), reklam/pr (14 mkr), lager (11 mkr) samt lägre driftpåverkande projektutgifter kopplat till Röda linjens uppgradering (18 mkr)

Kapitalkostnader
Kapitalkostnaderna är i nivå med budget. Högre räntekostnader för dröjsmålsränta motverkas av lägre avskrivningskostnader.

Som en följd av en skiljedom har AB SL dömts att betala dröjsmålsränta till Alstom Transport Deutschland GmbH för innehållna fakturabetalningar (21 mkr). Tvisten rör tolkningen av en indexklausul i leveransavtal avseende pendeltåg X60B. Därutöver noteras högre räntekostnader kopplat till pensionsskulden, till följd av förändrad diskonteringsränta, enligt beräkningar från KPA (33 mkr).

Lägre avskrivningskostnader för året (53 mkr) beror främst på tidsförskjutningar och försenade leveranser inom projekt. Motsatt blir avskrivningskostnaderna något högre till följd av lösen av roslagsbanevagnar, retroaktiva nedskrivningar samt på grund av nedkortade avskrivningsplaner för äldre tunnelbanevagnar C14/C15.

4.1.2 Redovisning över extern medfinansiering avseende investeringar

För specifikation gällande medfinansiering, se bilaga 5.

4.1.3 Specifikation - Personalkostnader inklusive inhyrd personal

Tabell: Personalkostnader inkl inhyrd personal

Personalkostnad inkl inhyrd personal Mkr	Bokslut 2019	Budget 2019	Avvik Utf-budget	Bokslut 2018	Föränd jmf med fg år
Summa personalkostnader	**-770**	**-877**	**107**	**-674**	**14,2%**
varav lönekostnad	*-468*	*-542*	*74*	*-416*	*12,5%*
spec förändring sem- och löneskuld	*-5*	*2*	*-7*	*-3*	*66,7%*
spec övertid	*-3*	*-2*	*-1*	*-4*	*-25,0%*
spec sjuklönekostnad	*-7*	*-2*	*-5*	*-5*	*40,0%*
varav PO-pålägg och pensioner	*-270*	*-297*	*27*	*-224*	*20,5%*
varav övriga personalkostnader	*-31*	*-38*	*7*	*-34*	*-8,8%*
Inhyrd personal	**-92**	**23**	**-115**	**-74**	**24,3%**
Summa personalkostnader inkl inhyrd personal	**-862**	**-854**	**-8**	**-748**	**15,2%**

Verksamhetens bemanningskostnader utgör cirka 4 procent av trafikförvaltningens totala verksamhetskostnader[14]. Jämfört med föregående år har bemanningskostnaderna ökat med drygt 15 procent främst till följd av fler beslutade tjänster och pågående konsultväxling. Vad gäller konsultväxlingar är 144 stycken roller beslutade för växling totalt och 131 av dessa har växlats hittills varav 23 under 2019.

Avvikelse utfall i jämförelse med periodiserad budget
De samlade personalkostnaderna uppgår till 862 mkr vilket överstiger budgeterade kostnader om 854 mkr med 8 mkr. Lönekostnader inklusive övriga personalkostnader understiger budget med 107 mkr till följd av vakanser och frånvaro. Avvikelsen omfattar lägre kostnader för utbildning och konferens om 5 mkr men också högre kostnader avseende löneskatt (8 mkr) kopplat till årets förändring av diskonteringsräntan för pensionsskulden.

De direkta lönekostnaderna understiger budget med 109 mkr[15]. Kostnaderna för inhyrd personal för att täcka upp för vakansläget överstiger budget med 115 mkr vilket innebär att kostnaderna för resurskonsulter överstiger vakansgraden med 6 mkr (detta inkluderar även den budgeterade återhållsamheten vid nyttjande av inhyrd personal om 25 mkr). Avvikelsen beror huvudsakligen på förvaltningens satsning på digitalisering av verksamheten samt på underhåll av infrastruktur och anläggning.

4.1.4 Specifikation - Resultat per trafikindelning

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

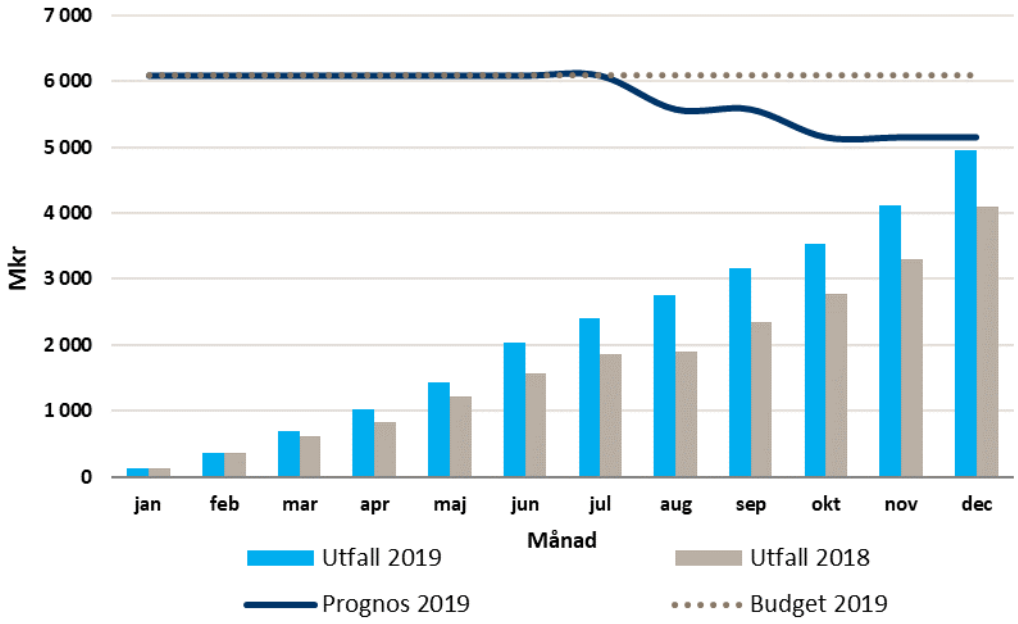
4.2 Åtgärdsprogram för en ekonomi i balans

Utfall 2019 överstiger budgeterat resultatkrav. Trafikförvaltningen gick in i år 2019 med en budget i balans och årsprognoserna under året indikerade en ekonomi i balans. Förvaltningen arbetar kontinuerligt med effektivisering av avtal och administration.

[14] Trafikförvaltningen inklusive AB SL med dotterbolag
[15] Lönekostnader exklusive löneskatt till följd av förändrad diskonteringsränta samt övriga personalkostnader såsom utbildning, konferens, rekrytering med mera.

4.3 Investeringar

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



4.3.1 Utfall i jämförelse med budget

Ackumulerat utfall för året är 4 951 mkr vilket ger en upparbetningsgrad på 81 procent jämfört med årets budget 6 091 mkr. Upparbetningsgrad per investeringsobjekt redovisas nedan i tabellen *Investeringsobjekt > 100 mkr med genomförandebeslut*.

Investeringar: Ny- och ersättningsinvesteringar.

Investeringar Mkr	Utfall 2019	Budget 2019	Budget avvik	Upparb grad (%)
Nyinvesteringar	3 176	4 278	-1 102	74%
Ersättningsinvesteringar	1 775	1 813	-39	98%
Totalt investeringar	**4 951**	**6 091**	**-1 141**	**81%**

4.3.2 Investeringsobjekt

Beskrivning av viktiga händelser i investeringsobjekten under perioden

Program Roslagsbanans utbyggnad
Dubbelspårsutbyggnaden tillsammans med nya fordon (X15p) och en ny depå i Molnby betyder för resenären tätare och mindre störningskänslig trafik. Under perioden har byggandet av den nya depån i Molnby, Vallentunadepån, fortsatt enligt plan. I Åkersberga har bygget av planskildhet som ersätter Båthamnsvägens plankorsning fortsatt, samt projektering för andra etappen av station Åkersberga påbörjats. På delsträckan Täby Kyrkby - Kragstalund har byggstart för anläggningsarbeten skett. Designfasen har avslutats för fordon x15p.

Program Bussdepåer
Entreprenaderna i Tomteboda bussdepå pågår, vilka innefattar ombyggnad av befintlig byggnad samt nybyggnation. Planering för genomförande av Enlunda bussdepå har återupptagits.

Program Slussen
Upprustningen av återstående broar över Söderström färdigställdes enligt plan i juli, slutbesiktning genomförd i oktober.

Program Röda linjens uppgradering
Det första C30-fordonet levererades och provkörs framgångsrikt i tunnelbanesystemet. Trafiksäkerhetsgodkännande har erhållits av Transportstyrelsen under perioden. Under perioden har även planering av åtgärder utförts för de IT-system som används för tunnelbanans drift och underhåll som säkerställer trafikeringen av C30-fordonen på Röda linjen.

Program Tvärbana Norr Solnagrenen
Under perioden har arbete med provdrift med ATP S3R4 genomförts som del av färdigställande av signalsystem ATC.

Program Spårväg City
Om- och tillbyggnad av spårvagnsdepån Alkärrshallen har kommit igång efter det att detaljplanen vann laga kraft under försommaren.

Program Tvärbana Norr Kistagrenen
Bron över Ulvsundaleden på Tvärbanans Kistagren (vid Bromma Blocks) lyftes på plats i mars. Arbetet vid Bromma flygplats fortgår enligt tidplan. Totalentreprenad på sträckan Bromma flygplats - Helenelund har tilldelats och separata förberedande entreprenader på samma sträcka har också upphandlats, varav några har påbörjats. Under hösten har också leverans av spårvagnar A35 startat.

Program Pendeltåg
Under året 2019 föll domen i indextvist med Alstom Transport Deutschland GmbH, vilket medfört utökad investeringsutgift med 119 mkr. Samtlig dokumentation tillhörande fordon X60B erhölls i slutet av året.

Program Saltsjöbanan
Alla Saltsjöbanans fordon har utrustats med ATC. Neglingedepåns upprustning är slutförd. Under perioden har systemhandlingar för Tattby och Fisksätra tagits fram, och systembeskrivning för Henriksdal-Slussen är fastställd.

Bussterminal Slussen
Arbetet med bergsprängning för bussterminalen har fortsatt och uppnått 20 procent av plan. Ersättningstrafik har levererats enligt plan.

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

Handen Bussterminal
Stomentreprenaden har färdigställts under året och upphandling av inredningsentreprenad har påbörjats.

C20 - uppgradering
C20-uppgradering förser tunnelbanesystemet med uppgraderade fordon. Produktion av prototyper pågår.

Fordon SpvC –nya A35 fordon
Uppföljning av krav och produktion hos fordonsleverantören har utförts då denne har bytt produktionsanläggning.

Vega Pendeltågstation
Pendeltågstationen är färdigställd och togs i bruk 1 april 2019.

SL Lås
Under perioden har behörighetssystemet SEPASS färdigställts och elektroniska lås för tunnelbanans gröna och blå linje har driftsatts. Installation av elektroniska lås för pendeltåg och lokalbana pågår och installation för buss har påbörjats.

Avvikelse per specificerat investeringsobjekt med genomförandebeslut

Tabell: Investeringsobjekt > 100 mkr med genomförandebeslut

Investeringsobjekt > 100 mkr med Genomförandebeslut (Mkr)	Utgift 2019	Budget 2019	Budget avvik.	Upparb grad utf/budg	Total ack utgift	Total prognos	Total budget 2019	Budget avvik.	Total upparb grad	Färdig-ställande år GF-beslut	Färdig-ställande år prognos
Program Roslagsbanans utbyggnad	986	1 365	-380	72%	7 098	9 651	9 651	0	74%	2023	2024
Program Bussdepåer	395	495	-100	80%	2 859	4 048	3 817	231	75%	2020	2025
Program Slussen	96	23	74	423%	376	439	369	69	102%	2019/2021	2021/2022
Program Röda linjens uppgradering	170	1 088	-918	16%	5 484	10 710	13 261	-2 551	41%	2024	2024
Program Tvärbana Norr Solnagrenen	32	25	7	126%	5 469	5 541	5 529	12	99%	2020	2022
Program Spårväg City	73	66	7	111%	2 892	2 932	2 949	-17	98%	2017	2020
Program Kistagrenen	493	696	-203	71%	1 171	4 936	4 937	-1	24%	2024	2024
Program Pendeltåg	118	9	109	1304%	11 804	11 804	11 712	93	101%	na	2019
Program Saltsjöbanan	77	45	32	170%	1 327	1 835	1 670	165	79%	2024	2026
Bussterminal Slussen	480	222	258	216%	1 096	2 618	1 891	727	58%	2023	2023
Nya Spårvägsmuseet	99	101	-2	98%	135	180	180	0	75%	2019	2020
Handen Bussterminal	38	54	-15	71%	132	230	185	45	71%	2020	2020
Fordon SpvC - nya A35 fordon	3	144	-141	2%	48	192	192	0	25%	2019	2020
C20 - uppgradering	129	199	-70	65%	447	1 453	1 367	86	33%	2023	2023
Bussterminal Slussen brukarspecifik inredning	8	20	-12	41%	16	234	180	54	9%	2023	2023
Vega Pendeltågsstation	12	25	-13	48%	69	77	112	-35	61%	2019	2019
Lilla Lidingöbron	21		21		21	132		132		2022	2022
TB Kanalisation 750 Volt	15	1	14	1131%	169	173	173	0	98%	2014	2020
Lågfrekvent underhåll Pendeltåg X60	8	16	-9	47%	414	449	535	-86	77%	2020	2020
Utbyte av hissar och rulltrappor	151	196	-45	77%	665	1 500	1 500	0	44%	2019	2025
Förstärkning innertak Fridhemsplan	228	211	17	108%	269	350	248	103	109%	2020	2020
Rissne tunnelbanedepå	7	40	-33	17%	10	632	648	-17	1%	2024	2025
Livstidssäkrade åtgärder X10p fordon	0	10	-10	0%	0	150	20	130	0%	2023	2023
Anpassning trafikstyrningssystem bef. Tunnelbana	8	6	2	138%	14	850	229	621	6%	2024*	2024*
SL Lås	27	76	-48	36%	314	401	402	-1	78%	2017	2021
Totalt	**3 676**	**5 134**	**-1 458**	**72%**	**42 299**	**61 518**	**61 758**	**-240**	**68%**		

** Avser genomförandebeslut för en delmängd av livstidsförlängningen av grön linje som beslutades i TN augusti 2019.*

Program Roslagsbanans utbyggnad
Investeringsbudgeten för året uppgår till 1 365 mkr. Utfallet för året uppgår till 986 mkr och understiger årets budget med 380 mkr. Avvikelsen beror främst på försening i dubbelspårsutbyggnad etapp 2, på grund av överklagad järnvägsplan för Täby Kyrkby-Kragstalund. Detta innebär en senareläggning av genomförandet för Täby Kyrkby-Kragstalund samt Vallentuna-Kårsta med ett år.

Total investeringsbudget och investeringsprognos uppgår till 9 651 mkr. Färdigställandeår i genomförandebeslut är 2023 och nuvarande prognos för färdigställande är 2024. Avvikelsen beror dels på försening i dubbelspårsutbyggnad enligt ovan, dels på överprövning av upphandlingen

av nya fordon till Roslagsbanan, vilket försenade sista tågleveransen från 2023 till 2024. Ändringen i tidplan presenterades som ett informationsärende i trafiknämnden i mars 2019.

Program Bussdepåer
Investeringsbudgeten för året uppgår till 495 mkr. Utfallet för året uppgår till 395 mkr och understiger årets budget med 100 mkr. Avvikelsen beror främst på förseningar i entreprenaden för nybyggnation av bussdepån i Tomteboda, då entreprenören inte nått framdrift enligt tidplan. Detta innebär att utgifter förskjuts från år 2019 till 2020-2021.

Total investeringsbudget uppgår till 3 817 mkr. Total investeringsprognos uppgår till 4 048 mkr och överskrider budget med 231 mkr. Avvikelsen beror i huvudsak på prognosökning för Enlunda till följd av sex års försenad byggstart samt uppdaterad kalkyl för byggnationen.
Totalbudget i investeringsplan 2020 är 4 048 mkr. Färdigställandeår i genomförandebeslut är 2020 för Tomteboda och nuvarande prognos för färdigställandet är 2021. Detta beror i huvudsak på förseningar med byggstart för Tomteboda bussdepå då detaljplan och bygglov inte erhållits enligt tidsplan. Färdigställandeår i genomförandebeslut är 2020 för Enlunda och nuvarande prognos för färdigställandet är 2025. Avvikelsen beror dels på försening av detaljplan och lantmäteriförrättning för den nya fastigheten.

Program Slussen
Investeringsbudgeten för året uppgår till 23 mkr. Utfall för året uppgår till 96 mkr och överstiger årets budget med 74 mkr. Avvikelsen beror främst på tillkommande utgifter kopplade till upprustning av Söderströmsbron. Huvudsakligen härrör de ökade utgifterna från uppdraget att minimera resenärspåverkan samt minska risken för oplanerad trafikpåverkan. Detta har medfört fördyringar kopplade till forcering av arbeten och provisoriska lösningar under sommaravstängningen.

Förnyat genomförandebeslut på 439 mkr är taget i trafiknämnden februari 2019. Totalbudget i investeringsplan 2020 är 439 mkr.
Färdigställandeår i det förnyade genomförandebeslut avseende Söderströmsbron är 2021 och för teknikutrustning och elkraft Slussen är färdigställandeår 2019 i genomförandebeslutet medan det nu beräknas vara färdigställt år 2022. Avvikelsen i genomförandeår beror på förseningar i beroenden till Stockholm stads arbeten kring Slussen samt förseningar i projektering och upphandling.

Program Röda Linjens uppgradering
Investeringsbudgeten för året uppgår till 1 088 mkr. Utfall för året uppgår till 170 mkr och understiger årets budget med 918 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på förskjutning av fordonsleveransen samt programmets minskade omfattning till följd av att avtalet med Ansaldo har hävts.

Total investeringsbudget uppgår till 13 261 mkr. Total investeringsprognos uppgår till 10 710 mkr och understiger investeringsbudgeten med 2 551 mkr. Avvikelsen beror främst på programmets minskade omfattning till följd av att avtalet med signalleverantören Ansaldo hävts. Förnyat genomförandebeslut om 10 710 mkr togs i regionfullmäktige i november 2019. Färdigställandeår i det förnyade genomförandebeslutet och nuvarande prognos för färdigställande är 2024

Program Tvärbana Norr Solnagrenen
Investeringsbudgeten för året uppgår till 25 mkr. Utfall för året uppgår till 32 mkr och överstiger årets budget med 7 mkr Avvikelsen beror huvudsakligen på att signalprojektet är försenat då leverantören inte levererat enligt överenskommen tidplan. Installation av Solnagrenens nya signalsystem var prognostiserats att färdigställas under år 2019. Ny prognos för färdigställande är 2022.

Total investeringsbudget uppgår till 5 529 mkr. Total investeringsprognos uppgår till 5 541 mkr och överstiger budget med 12 mkr. Avvikelsen är främst relaterad till fördyringar kopplade till att tidplanen för leverans av det nya signalsystemet förskjutits. Totalt genomförandebeslut är 5 678 mkr. Totalbudget i investeringsplan 2020 är 5 541 mkr. Färdigställandeår i genomförandebeslut är 2020 och nuvarande prognos för färdigställande är 2022, relaterad till orsak ovan.

Program Spårväg City
Investeringsbudgeten för året uppgår till 66 mkr. Utfall för året uppgår till 73 mkr och överstiger årets budget med 7 mkr. Avvikelsen beror främst på tillkommande utgifter för färdigställandet av spårvagnsdepå AGA på Lidingö.
Total investeringsbudget uppgår till 2 949 mkr. Total investeringsprognos uppgår till 2 932 mkr och understiger budget med 17 mkr. Avvikelsen är relaterad främst till omfattningsminskning i ett av programmets projekt. Färdigställandeår i genomförandebeslut är 2017 och nuvarande prognos för färdigställande är 2020. Avvikelsen beror i huvudsak på budgetnedskärningar år 2015 vilket medförde etappvis byggnation av AGA-

depån och minskning av programmets omfattning som i sin tur påverkade andra projekt inom programmet.

Program Kistagrenen
Investeringsbudgeten för året uppgår till 696 mkr. Utfall för året uppgår till 493 mkr och understiger årets budget med 203 mkr. Avvikelsen beror främst på att fordonsleveranserna av A35 till Kistagrenen delvis blev framflyttade. Istället för åtta fordon som budgeterats för 2019, levererades tre. En annan orsak till avvikelsen är att tidplanen för byggandet av Rissnedepån är framflyttad.

Total investeringsbudget är 4 937 mkr. Total investeringsprognos uppgår till 4 936 mkr och understiger budget med 1 mkr. Trafikstarten av den sista delsträckan, Helenelund, är planerad till hösten 2023 och färdigställandeår enligt genomförandebeslut och prognos är 2024.

Program Pendeltåg
Investeringsbudgeten för året uppgår till 9 mkr. Utfall för året uppgår till 118 mkr och överstiger årets budget med 109 mkr. Avvikelsen beror på ökade utgifter till Alstom Transport Deutschland GmbH som en följd av förlorad indextvist.

Total investeringsbudget uppgår till 11 712 mkr. Total investeringsprognos uppgår till 11 804 mkr och överstiger budget med 93 mkr. Orsaken till avvikelsen på totalnivån är densamma som ovan. Programmet består av flera genomförandebeslut. Samtliga projekt är avslutade under år 2019.

Program Saltsjöbanan
Investeringsbudgeten för året uppgår till 45 mkr. Utfall för året uppgår till 77 mkr och överstiger årets budget med 32 mkr. Avvikelsen beror främst på försening av driftsättning ATC (signalsäkerhetssystem) från 2018 till 2019 samt förskjutning av upprustningsåtgärder gällande Neglingedepån och Londonviadukten in i 2019. Dessa var i budgeten planerade att avslutas under 2018. Dessutom tog programmet en rivningskostnad för en anläggning vid Slussen som inte var budgeterad.

Total investeringsbudget uppgår till 1 670 mkr. Total investeringsprognos uppgår till 1 835 mkr och överstiger budget med 165 mkr Avvikelsen beror på fördjupad kunskap om förhållanden efter utförda systemhandlingar, beslutad senareläggning av åtgärder samt utökad omfattning för att uppfylla tillgänglighetskrav och framtida kapacitetsbehov. Totalbudget i investeringsplan 2020 är 1 835 mkr. Färdigställandeår i

genomförandebeslut är 2024 och nuvarande prognos för färdigställande är 2026. Avvikelsen beror i huvudsak på beroende till Slussens tidplan och att den inte var fastställd vid tidpunkten för gällande genomförandebeslut.

Bussterminal Slussen
Investeringsbudgeten för året uppgår till 222 mkr. Utfall för året uppgår till 480 mkr och överstiger årets budget med 258 mkr. Avvikelsen beror på större delbetalningar för förvärvet av ny Bussterminal vid Slussen till Stockholms stad. Betalningarna följer stadens upparbetning i entreprenader. Under 2019 har upparbetningstakten i entreprenaderna varit högre än budgeterat.

Förnyat genomförandebeslut på 2 618 mkr är taget i Regionfullmäktige november 2019. Total budget i investeringsplan 2020 är 2 618 mkr. Färdigställandeår i genomförandebeslutet är 2023. Risk för försening är relaterad till beroenden till Stockholms stads utsprängning av Katarinaberget, där man aviserat förseningar i tidplanen.

Nya Spårvägsmuseet
Investeringsbudgeten för året uppgår till 101 mkr. Utfallet för året uppgår till 99 mnkr och understiger årets budget med 2 mkr. Avvikelsen beror på mindre justeringar i projektorganisation och entreprenad.

Total investeringsbudget och investeringsprognos uppgår till 180 mkr. Färdigställandeår i genomförandebeslut är 2019 och nuvarande prognos för färdigställande är 2020. Avvikelsen beror i huvudsak på försenad byggstart i projektet.

Handen bussterminal
Investeringsbudgeten för året uppgår till 54 mkr. Utfallet för året uppgår till 38 mkr och understiger årets budget med 15 mkr. Avvikelsen beror främst på att stomentreprenaden försenats, vilket i sin tur lett till förskjutning av inredningsentreprenaden. Utgifter har förskjutits från 2019 till 2020.

Förnyat genomförandebeslut på 230 mkr beslutades i trafiknämnden i maj 2019. Totalbudget i investeringsplan 2020 är 230 mkr. Färdigställandeår i genomförandebeslut samt nuvarande prognos för färdigställande är 2020.

Fordon SpvC – nya A35 fordon
Investeringsbudgeten för året uppgår till 144 mkr. Utfall för året uppgår till 3 mkr och understiger årets budget med 141 mkr. Avvikelsen beror på

förskjutningar i leveransplan av nya fordon av typ A35, från år 2019 till år 2020.

Total investeringsbudget och investeringsprognos uppgår till 192 mkr. Färdigställandeår i genomförandebeslut är 2019 och nuvarande prognos för färdigställande är 2020. Avvikelsen beror i huvudsak på beroenden till andra projekt inom Spårväg City rörande bana, el och depå.

C20-uppgradering
Investeringsbudgeten för året uppgår till 199 mkr. Utfall för året uppgår till 129 mkr och understiger årets budget med 70 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på förskjutning i entreprenörens tid- och produktionsplaner inom projekt Uppgraderingsåtgärder och projekt Underhållsåtgärder.

Förnyat genomförandebeslut på 1 453 mkr är taget i Regionfullmäktige november 2019. Totalbudget i investeringsplan 2020 är 1 453 mkr. Färdigställandeår i genomförandebeslut och nuvarande prognos för färdigställande är 2023.

Bussterminal Slussen brukarspecifik inredning
Investeringsbudgeten för året uppgår till 20 mkr. Utfall för året uppgår till 8 mkr och understiger årets budget med 12 mkr. Avvikelsen beror på senareläggning av upphandlingar, kopplad till samgranskning av upphandlingsdokumentation tillsammans med Stockholms Stad.

Förnyat genomförandebeslut på 234 mkr är taget i Regionfullmäktige mars 2019. Totalbudget i investeringsplan 2020 är 234 mkr. Färdigställandeår i genomförandebeslut och nuvarande prognos för färdigställande är 2023.

Vega Pendeltågsstation
Investeringsbudgeten för året uppgår till 25 mkr. Utfall för året uppgår till 12 mkr och understiger årets budget med 13 mkr. Avvikelsen beror främst på att budgeterad risk och index inte fallit ut samt att slutlig betalning av entreprenaden sker först år 2020.

Total investeringsbudget uppgår till 112 mkr. Total investeringsprognos uppgår till 77 mkr och understiger budget med 35 mkr. Avvikelsen beror på minskade entreprenadutgifter, index samt att risk inte fallit ut. Färdigställandeår i genomförandeavtalet med parter är 2019. Projektet färdigställdes under 2019.

Lilla Lidingöbron
Investeringsbudgeten för året uppgår till 0 mkr. Utfallet för året uppgår till 21 mkr och överstiger budget med 21 mkr. Avvikelsen beror på påbörjat projekt enligt Genomförandeavtalet med Lidingö Stad.

Total investeringsbudget uppgår till 0 mkr. Total investeringsprognos uppgår till 132 mkr och överstiger budget med 132 mkr. Avvikelsen beror på att Genomförandeavtalet med Lidingö Stad, som påbörjades år 2019, inte var medtaget i investeringsplan 2019. Genomförandebeslut på 132 mkr är taget i trafiknämnden maj 2019. Totalbudget enligt investeringsplan 2020 är 132 mkr. Färdigställandeår enligt genomförandebeslut och nuvarande prognos för färdigställande är 2022.

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

Total investeringsbudget och investeringsprognos uppgår till 173 mkr. Färdigställandeår i genomförandebeslut är 2014 och nuvarande prognos för färdigställande är 2020. Avvikelse beror i huvudsak på det har saknats lotsar, vilket medfört förseningar.

Lågfrekvent underhåll Pendeltåg X60
Investeringsbudgeten för året uppgår till 16 mkr. Utfallet för året uppgår till 8 mkr och understiger budget med 9 mkr. Avvikelsen beror på att budget var baserad på prisuppgifter från tidigare trafikutövare medan nuvarande trafikutövaren offererat ett lägre pris.

Total investeringsbudget uppgår till 535 mkr. Total investeringsprognos uppgår till 449 mkr och understiger budget med 86 mkr. Avvikelsen beror på lägre offererat pris från nuvarande trafikutövare. Färdigställandeår i genomförandebeslutet och nuvarande prognos för färdigställande är 2020.

Utbyte av hissar och rulltrappor
Investeringsbudgeten för året uppgår till 196 mkr. Utfallet för året uppgår till 151 mkr och understiger budget med 45 mkr. Avvikelsen beror till största del på lägre utfall för ändrings- och tilläggsarbeten (ÄTA), vilket medfört förskjutning av utgifter från 2019 till 2020.

Total investeringsbudget och investeringsprognos uppgår till 1 500 mkr. Färdigställandeår i genomförandebeslut är 2019 och nuvarande prognos för

färdigställande är 2025. Avvikelsen beror på att utbytet i genomförandebeslutet var planerat att utföras på 5 år medan den nuvarande prognosen är 10 år, vilket beror på en begränsad leverantörsmarknad och att en kort tidplan får stor resenärspåverkan.

Förstärkning innertak Fridhemsplan
Investeringsbudgeten för året uppgår till 211 mkr. Utfallet för året uppgår till 228 mkr och överstiger budget med 17 mkr. Avvikelsen beror på att komplexiteten är större än vad som tidigare bedömts. Upprustning av station med Stridbecksvalv har inte tidigare utförts, varför projektet var behäftat med risker avseende arbetsmiljö, produktionsmetoder, leverantörer och samordning. Förnyat genomförandebeslut etapp 2 med ändrad omfattning på 350 mkr är taget i trafiknämnden december 2019. Färdigställandeår beräknas till 2020.

Rissne Tunnelbanedepå
Investeringsbudgeten för året uppgår till 40 mkr. Utfallet för året uppgår till 7 mkr och understiger budget med 33 mkr. Avvikelsen beror på att projektets tidplan har dragit ut på tiden avseende planeringsprocessen och resursanskaffning.

Total investeringsbudget uppgår till 648 mkr. Total investeringsprognos uppgår till 632 mkr och understiger budget med 17 mkr. Avvikelsen beror på förskjutning av produktionsstart samt översyn av projektets omfattning. Färdigställandeår i genomförandebeslut är 2024 och nuvarande prognos för färdigställande är 2025. Avvikelsen beror på försenad projektstart.

Livstidssäkrade åtgärder X10p
Investeringsbudgeten för året uppgår till 10 mkr. Utfallet för året uppgår till 0 mkr och överstiger budget med 10 mkr. Avvikelsen beror på att projektet inte har påbörjats enligt budgeterat.

Total investeringsbudget uppgår till 20 mkr. Total investeringsprognos uppgår till 150 mkr och överstiger budget med 130 mkr. Genomförande-beslut på 150 mkr är taget i trafiknämnden i maj 2019. Beslutet innefattar ett antal åtgärder som måste genomföras på SL:s fordonsflotta X10p, som idag trafikerar Roslagsbanan, för att möta trafikdriften till 2030. Totalbudget enligt investeringsplan 2020 är 200 mkr. Färdigställandeår i genomförandebeslutet samt nuvarande prognos för färdigställande är 2023.

Anpassning trafikstyrningssystem bef. Tunnelbanan
Investeringsbudgeten för året uppgår till 6 mkr. Utfall för året uppgår till 8 mkr och överstiger budget med 2 mkr. Avvikelsen beror på att omfattningen av uppdraget har förändrats. Den ursprungliga omfattningen avsåg blå linje men har kompletterats med livstidsförlängning av grön linje samt med åtgärder på röd linje som en konsekvens av den avbrutna upphandlingen inom ramen för program Röda linjens uppgradering.

Totalbudget i investeringsplan 2020 är 850 mkr. I augusti 2019 fattade trafiknämnden ett genomförandebeslut för en delmängd av livstidsförlängningen av grön linje. Den beslutade delen av livstidförlängningen beräknas vara klar 2024.

SL Lås
Investeringsbudgeten för året uppgår till 76 mkr. Utfallet för året uppgår till 27 mkr och understiger budget med 48 mkr. Avvikelsen beror dels på försenade entreprenader och dels på överprövning av upphandling av offlinelås.

Total investeringsbudget uppgår till 402 mkr. Total investeringsprognos uppgår till 401 mkr och understiger budget med 1 mkr. Avvikelsen beror på kostnadsföring av investeringsutgifter till drift. Färdigställandeår i genomförandebeslut är 2017 och nuvarande prognos för färdigställandet är 2021. Avvikelsen beror i huvudsak på att upphandling och installation av elektroniska låspunkter på samtliga trafikslag har tagit längre tid än beräknat samt överprövning av upphandling av offlinelås enligt ovan.

4.4 Försäljning av fastigheter och övriga anläggningstillgångar

För genomförda försäljningar, se bilaga 5.

4.5 Resultatdisposition

Resultatdisposition för de inom trafiknämnden ingående verksamheterna, se bilaga 6.

4.6 Balansräkning

Tabell: Balansräkning för trafikförvaltningen inklusive SL-koncernen

Balansräkning Mkr	2019-12-31	2018-12-31	Förändring
Tillgångar			
Anläggningstillgångar	63 659	61 702	1 957
Omsättningstillgångar	3 642	4 077	-435
varav kassa och bank	1 566	*1 735*	*-169*
SUMMA TILLGÅNGAR	**67 301**	**65 779**	**1 522**
Eget kapital	8 348	**7 990**	**358**
Avsättningar (samt ev. minoritetsintresse)	1 027	**1 000**	**27**
Skulder	**57 925**	**56 789**	**1 136**
varav			
Långfristiga skulder	46 681	*47 103*	*-422*
Kortfristiga skulder	11 244	*9 686*	*1 558*
SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL	**67 301**	**65 779**	**1 522**

Justering kan komma att ske med anledning av förändring i den legala rapporteringen

Se vidare bilaga 1-3 avseende balansräkningar för SL-koncernen, WÅAB och trafikförvaltningen.

4.7 Kassaflödesanalys

Tabell: Kassaflödesanalys för trafikförvaltningen inklusive SL-koncernen

Kassaflödesanalys, Mkr	2019-12-31
Den löpande verksamheten	
Kassaflöde från den löpande verksamheten	3 836
Investeringsverksamheten	
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-5 054
Finansieringsverksamheten	
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	1 049
Årets kassaflöde	**-169**
Likvida medel vid årets början	**1 735**
Likvida medel vid årets slut	**1 566**

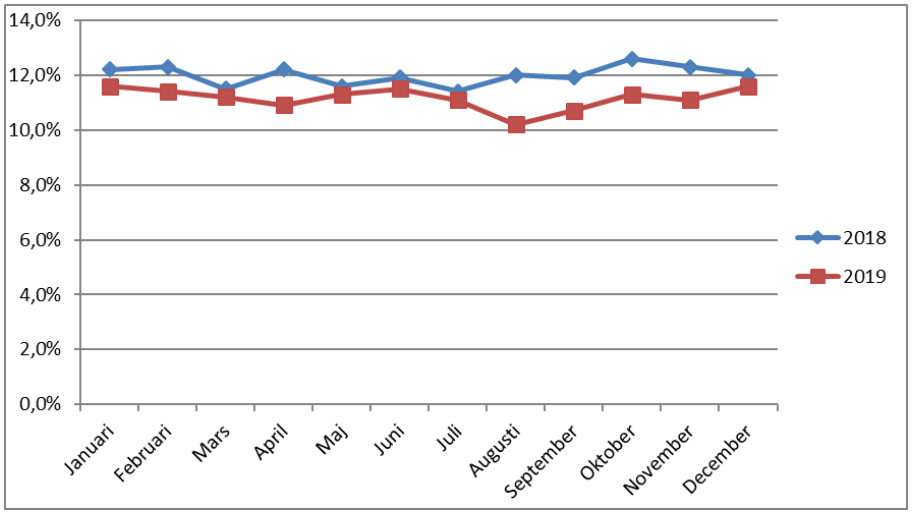
5. Personal och kompetensförsörjning

Antal tillsvidareanställda per december 2019 var till 873 varav 823 tillsvidareanställda (431 kvinnor och 392 män) samt 50 visstidsanställda. Antalet beviljade tjänster var vid samma tidpunkt 917 varav 144 tjänster beviljats till följd av konsultväxling. Av dessa har 131 rekryterats per december räknat från halvåret 2015. Mot bakgrund av pågående konsultväxling, vakanser samt nya uppdrag i verksamheten finns ett rekryteringsbehov på 119 heltidstjänster. Flera av dem kräver kompetens som är svårrekryterad.

5.1 Attraktiv arbetsgivare

Personalomsättningen har en positiv minskande trend och vid årets slut låg den på 11,6 procent, något under 2018 års värde.

Diagram: Personalomsättning jämfört med föregående år



Den årliga lönekartläggningen är genomförd liksom arbetet med den löpande BAS-värderingen (metod att värdera befattningar). Årets löneöversyn är också genomförd och ett nytt utvecklat arbetssätt kring denna är implementerat. Vidare är en ny chefsutbildning, i verksamhetsutvecklande lönesättning, framtagen och genomförd i syfte att säkra en god lönespridning. Inför PU-samtalen 2020 har utbildningen för verksamhetsutvecklande lönesättning integrerats med del kring målnedbrytning.

Inom området för chef- och ledarskapsutveckling har ett nytt chef- och ledarskapsprogram tagits fram och som nu genomförs i ett antal utbildningsmoduler. Nya moduler är *rekrytering och onboarding* samt *målstyrning, PU-samtal och löneöversyn*. Vidare uppmuntras chefsgruppen att ta del av det utbud av utvecklingsinsatser som finns på regional nivå. Under året har också en pilot genomförts för ett ledarutvecklingsprogram riktad till ledare utan formellt personalansvar.

5.2 Arbetsmiljö och hälsa

Hälsofrämjande arbetsmiljö
Trafikförvaltningen bedriver ett systematiskt och förebyggande arbetsmiljöarbete i syfte att säkerställa en god arbetsmiljö. Förvaltningens proaktiva hälsosatsning ”Hälsospåret” har fortsatt med högt deltagande. Fokus under året har varit ett hållbart arbetsliv och en rad aktiviteter har genomförts i ett program för våren och ett för hösten. Satsningar för medarbetare som, i dialog med företagshälsovården, bedömts ha behov av att förändra livsstil har också gjorts. Frivilliga hälsoinspiratörer från förvaltningen har varit ledare för gemensamma träningspass. Även olika inspirationsföreläsningar har genomförts. För att förebygga ohälsa erbjuds alla anställda en hälsoundersökning vartannat år. Trafikförvaltningen har en årlig friskvårdssubvention som erbjuds alla medarbetare. Gymmet på Lindhagensgatan har stängts i juni på grund av ett beslut taget i samband med samlokaliseringen. Höstens aktiviteter inom ramen för Hälsospåret utökades för att i någon mån kompensera för förlusten av tillgång till eget gym.

Medarbetarenkät 2019
I årets mätning ligger resultatet på den övergripande nivån på en fortsatt god nivå. Det övergripande index som mäter motivation och hur trafikförvaltningen upplevs som arbetsgivare (MMI) sjunker dock från 68 till 64. Det index som sammanfattar verksamhetens arbetsklimat ligger på 75. Den samlade uppfattningen av ledarskapet (ledarskapsindex) hos närmaste chef ligger kvar på samma nivå som föregående år (77) och visar på ett bra och hållbart ledarskap.

För första året mäts Hållbart medarbetarengagemang (HME) som är en modell där man tittar på motivation, ledarskap och styrning. Modellen är framtagen av SKL och som nu tillämpas inom hela Region Stockholm. HME-index för trafikförvaltningen är 73.

Medarbetarenkäten besvarades av 91 procent av alla anställda vilket visar på ett högt engagemang hos medarbetarna och ger ett rättvisande resultat att arbeta vidare med i handlingsplaner på olika nivåer i verksamheten.

Uppfattningen att arbetet sker utifrån förvaltningens värderingar (samverkan, pålitlighet, öppenhet och kompetens) ligger fortsatt på en god nivå om 75. En ökning till 91 procent som uppger att de har haft utvecklingssamtal och 86 procent har stämt av lönen de senaste 12 månaderna. Vidare har 84 procent av medarbetarna en individuell utvecklingsplan vilket är en ökning jämfört med föregående år på 77 procent.

Värderingarna i fokus
En förutsättning för att förvaltningen ska kunna rekrytera, behålla och utveckla personalen är en tydlig värdegrund och som genomsyrar verksamheten. Som ett led i arbetet med att skapa en god kultur på arbetsplatsen har medarbetarna inom trafikförvaltningen varit med och tolkat och implementerat de gemensamma värdeorden Samverkan, Öppenhet, Pålitlighet och Kompetens. Värderingsarbetet har fortsatt under 2019 inom ramen för våra olika processer i verksamheten.

Mångfald på arbetsplatsen
Gällande mångfald på arbetsplatsen har trafikförvaltningen, bland annat till följd av ny lagstiftning, förändrat förvaltningens rekryteringsprocess i syfte att öka träffsäkerheten samtidigt som risken minskar för ofrivillig diskriminering. Rekrytering är en komplex process med en risk att omedvetet välja bort en kompetent arbetssökande. Förändringarna rör tydligare mallar, objektiva urvalstest, utbildning i intervjumetodik och utveckling av strukturerade arbetssätt. Utbildning och workshops för förvaltningens chefer har också genomförts under året.

Samlokalisering
Trafikförvaltningen omfattas av den samlokalisering som pågår av de centrala förvaltningarna inom regionen. Syftet med samlokaliseringen är att skapa en mer sammanhållen organisation där ökad samverkan och kompetensöverföring kan ske mellan förvaltningarna. Under 2019 har den första etappen genomförts genom att en del av förvaltningens verksamhet har flyttat till Ulriksborgsgatan. En flexkontorslösning planeras att införas från mars 2020 i samverkan med arbetstagarorganisationerna då samlokaliseringsprojektet drar ut på tiden och viss trångboddhet har uppstått.

5.3 Systematisk kompetensförsörjning

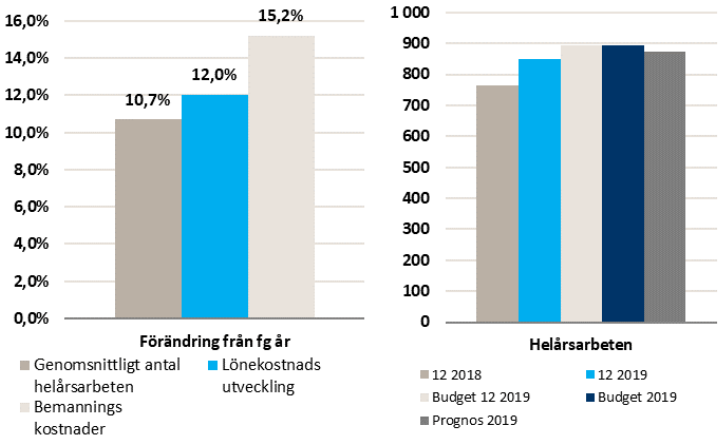
Regionen Stockholms modell för kompetensplanering KOLL med systemstödet ProCompetence är nu implementerad och vårens PU-samtal genomfördes med stöd av systemet. Enhetligt arbetssätt och digitalisering stöder därigenom utvecklingen av medarbetare och stärker kompetensförsörjningen. Av medarbetarna har 77 procent kompetensskattat sig och 79 procent uppger att de har en utvecklingsplan.

Under våren 2019 genomfördes en workshop med ledningsgruppen som resulterade i en målbild för den förflyttning som krävs för att möta framtidens krav på en mer flexibel organisation. I augusti följdes den upp med en konferens där arbetet med verksamhetsplanen synkroniserades med kompetensförsörjningsplanen, bland annat diskuterades verksamhetskritiska kompetenser samt generella principer för kompetensförsörjningen. Baserat på ledningens slutsatser och avdelningarnas behovsanalyser togs därefter fram en kompetensförsörjningsplan vilken ska ge anvisningar till organisationens arbete med kompetensplanering och kompetensutveckling. Kompetensförsörjningsplanen fastställdes innan årsskiftet och blir från och med 2020 styrande för chefer och stödfunktioner.

Rekrytering är en viktig del av den systematiska kompetensförsörjningen. Särskilt då verksamheten har rekryteringsbehov inom områden där konkurrensen är hög, samt där det också kan råda kompetensbrist. Dessa områden kan exempelvis vara teknisk kompetens (bana, el, signal, tele, fordon och fastighet), projektledare för infrastruktur samt för IT-området (förvaltning och utveckling). En satsning görs på att minska beroendet av externa rekryteringsleverantörer samt att på olika sätt utveckla arbetet med rekrytering för att säkerställa att rätt kompetens kan anställas. Under året har ett inhouse-team av rekryterare anställts.

5.4 Bemanning – helårsarbeten och kostnadsutveckling

Bemanning: Redovisning av helårsarbeten samt löne-och bemanningskostnader



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

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

5.4.1 Avvikelse helårsarbeten i jämförelse med periodiserad budget

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

5.5 Sjukfrånvaro

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

Sjukfrånvaro: Sjukfrånvarons utveckling jämfört med föregående år

Sjukfrånvaromått	Ack utfall 1912	Ack utfall 1812	Förändr %-enh
Procentuell sjukfrånvaro TF	3,6	3,9	*-0,3*
- varav kvinnor	*4,2*	*5,3*	*-1,1*
- varav män	*2,8*	*2,4*	*0,4*

6. Risker och möjligheter

Stockholms befolkning beräknas växa med 50 procent de kommande 30 åren. Samtidigt ska stockholmsregionen sträva mot att bli en klimatneutral region. För trafikförvaltningens arbete innebär det att kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna måste öka i syfte att nå både klimatmål och framkomlighetsmål.

Trafikförvaltningens uppdrag ska utföras i en tid och omvärld som ständigt förändras, i allt snabbare takt. Omvärldstrender som hållbarhet, globalisering, urbanisering, digitalisering och individualisering innebär både risker och möjligheter för trafikförvaltningen. Genom att bygga ut kapaciteten i trafiksystemet på ett resurseffektivt sätt och skapa hållbara robusta alternativ för människor som ställer krav på ökad individualisering, kan risker och möjligheter omhändertas. Att använda ny teknik och ha en strategi för hur digitalisering införs och nyttjas i verksamheten blir centralt för att kunna utveckla kollektivtrafiksystemets anläggningar och organisation. Trafikleveransen förutsätter också en väl fungerande anläggning. Under planperioden är det fortsatt stort fokus på att upprätthålla anläggningens funktion och värde genom systematiskt arbete med underhåll och ersättningsinvesteringar.

För att stötta den växande regionen behöver kollektivtrafiken fortsätta utvecklas hållbart inom givna ekonomiska ramar. Trafikförvaltningen resultat 2019 visar på en ekonomi i balans och en verksamhet som kliver in i 2020 med en budget i balans i enlighet med regionfullmäktiges beslutade resultatkrav om 404 miljoner kronor. För att klara resultatkravet framgent krävs fortsatt fokus på kostnader genom bland annat effektivisering av avtal och administration och effektiv konsultanvändning, liksom olika former av intäktsförstärkning.

De senaste årens investeringar tillsammans med det fortsatta behovet av kapacitetsförstärkning inom kollektivtrafiken medför ett ökat lånebehov. En förändring av de senaste årens historiskt låga räntenivåer ökar risken för betydligt ökade räntekostnader. Ett större resultatkrav på trafikförvaltningen kräver ytterligare effektiviseringar och besparingar än redan befintliga planer. Besparingsprogram inom den köpta trafiken samt drift och underhåll får stora konsekvenser på befintligt trafikutbud och upprustning av befintlig anläggning. Processer för att ställa om trafik och underhåll eller minska nyinvesteringstakten är långa, varför vikten av långsiktighet i ekonomiska beslut är stor och minimerar riskerna.

Under 2020 kommer trafikförvaltningen att fortsätta arbetet med att stärka kostnadsmedvetenheten, utveckla modell och styrmetod för effekthemtagning av program och projekt samt utveckla status- och ekonomirapportering. Tillsammans med fortsatt fokus på stärkt riskhantering och internkontroll kommer möjligheterna vara goda för att upprätthålla en stabil leverans av trafik, som utvecklas och anpassas efter resenärens behov.

7. Pågående rättsprocesser (tvister)

AB SL initierade under 2017 skiljeförfarande mot Bombardier Transportation AB rörande leverantörens garantiåtagande för utmattningsskador på fordonstyp C20.

Hitachi Rail STS Sweden AB (tidigare Ansaldo STS Sweden AB), nedan ”Hitachi Sweden”, påkallade under 2018 skiljeförfarande mot AB SL gällande parternas mellanhavanden i tidigare avtalsrelation rörande leverans av signalsäkerhetssystem till Röda linjen. I anslutning till Hitachis talan påkallade AB SL under år 2019 skiljeförfarande mot Hitachi Swedens moderbolag Hitachi Rail STS S.P.A (”Hitachi”) gällande Hitachis skyldighet att infria det borgensåtagande som Hitachi gjort i förhållande till SL angående leveranskontraktet avseende signalsäkerhetssystemet.

Beträffande tidigare skärgårdsupphandlingar (E29, E29X) pågår ett skadeståndsmål initierat av Stockholms Sjötrafik AB (”SSAB”). SSAB:s talan ogillades av Stockholms tingsrätt. Motparten har därefter överklagat domen till hovrätten, där skriftväxling nu pågår. I ett annat pågående skadeståndsmål som Ressel Rederi AB (”Ressel”) väckt mot regionen har hovrätten gillat Ressels talan. Under 2019 har även två avgöranden från Förvaltningsrätten i Stockholm beträffande upphandlingsskadeavgift avseende sjötrafikupphandlingen E29X vunnit laga kraft. Enligt avgörandena ålades regionen att erlägga upphandlingsskadeavgift med 30 000 kr respektive 300 000 kr.

Under år 2017 år påkallade Alstom Transport Deutschland GmbH (”Alstom”) skiljeförfarande mot SL Infrateknik AB, numera fusionerat med AB SL, avseende tolkningen av en indexklausul i leveransavtal avseende pendeltåg X60B. Enligt skiljedom som meddelades under 2019 ska index beräknas i enlighet med den tolkning som Alstom gjort. Merkostnaderna i

anledning av domen har medfört utökade investeringsutgifter för X60B-projektet.

Under år 2019 väckte AB SL talan mot konsultmäklarföretaget Workforce Logic med anledning av Workforce Logics ansvar för underleverantörs bristande fullgörelse av projekteringsavtal.

8. Ledningens åtgärder

Nedan beskrivs flera viktiga åtgärder som ledningen vidtagit under året i syfte att fortsatt stärka utvecklingen av verksamheten.

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

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

Verksamhetsutveckling
Trafikförvaltningens förbättringsarbete strävar efter att utgå ifrån Stockholmsregionens- och resenärernas behov. Under 2019 har trafikförvaltningen fortsatt den inslagna vägen mot en *verksamhetsutveckling med processfokus*. Genom att stärka det tvärfunktionella arbetssättet och öka medarbetares förståelse för sin roll i helheten drivs utvecklingsarbetet med att etablera förvaltningens

huvudprocesskarta samt lednings- och styrningsprocess vidare. Arbetet leds av ett verksamhetsutvecklingsråd. Rådet består av processägarna och processledarna för lednings- och styrningsprocessen och våra kärnprocesser. Arbetet innefattar fortsatt fokus på införandet av den gemensamma värdegrunden.

Den strategiska inriktningen och verksamhetsutvecklingen har fortsatt att ta utgångpunkt i områdena *Investeringsstyrning, Koll på anläggningen, Kompetensförsörjning, Inköp och upphandling* samt *Marknad och intäkter*. Fokus för områdena har varit att ta hem effekter av tidigare aktiviteter och skapa resultat i verksamheten samt prioritera och slutföra pågående aktiviteter. Att stänga befintliga revisionsrekommendationer, som ofta sammanfaller med aktiviteter inom verksamhetsutveckling, har också fokuserats på. Arbetets framdrift mot uppsatta mål följs genom de tertialvisa ledningsrapporteringarna.

Insatser inom *investeringsstyrning* har fortsatt och en pågående genomlysning av arbetssätt i investeringsprocessen resulterar successivt i ett tydliggörande av arbetssätt, roller och kompetenskrav, från tidiga skeden till effekthemtagning. Åtgärder för att stärka verksamhetsstyrning, ekonomisk rapportering och förbättrat systemstöd har fortsatt under 2019 med oförminskad kraft. Ett *Investeringsråd* har etablerats under förvaltningsledningen för att säkerställa framdrift, uppföljning och rapportering samt omprioriteringar av investeringar utifrån verksamhetsplan och budget.

Under 2019 har också arbetet med *systemanalyser*, samt analys av regionens behov av kollektivtrafik fortsatt. Arbetet ska lägga grunden för goda vägval som stödjer framtidens leverans av kollektivtrafik.
Inom området *kontroll på anläggningen* har implementeringen och utvecklingen av SL:s asset-management system fortsatt. Här ingår främst systemen för anläggningsdatabas med stöd för arbetsprocesser och spårtidsplanering, system för fastighetsdatabas, system för ärendehantering och felanmälan, system för övervakning och styrning av tillträde till SL-miljöer samt system för databas för teknisk dokumentation. Systemen är integrerade med varandra och används av trafikförvaltningens organisation och många upphandlade entreprenörer.

Under våren 2019 genomfördes en workshop med ledningsgruppen i syfte att identifiera önskvärd kompetensförflyttning och de ledarbeteenden som krävs för att möta framtidens krav på en mer flexibel organisation. Baserat på ledningens slutsatser och avdelningarnas behovsanalyser har därefter en

kompetensförsörjningsplan arbetats fram. Planen fastställdes i december 2019 och blir vägledande för chefer och stödfunktioner.
Under 2018 beslutades om att bygga upp en intern utvecklingsförmåga (modeller, arbetssätt och processer) för att nå större kontroll och snabbare leveranser inom *kundnära IT-utveckling*. Syftet är också att öka kompetensen internt och garantera en stabil och kostnadseffektiv produktion av IT tjänster. Flera utvecklingsteam har etablerats med fokus på mobila biljett- och betaltjänster, app, webb och integrationer. Bland annat kan nya systemfunktioner genomföras i snabbare takt och lanseras veckovis.

En tät samverkan med regionens kommuner är en viktig förutsättning för fortsatt utveckling av ett attraktivt och kostnadseffektivt trafikutbud, inte minst i anslutning till stora trafikupphandlingar och vid utveckling av framtidens trafik. *Kommunsamverkan* har därför fortsatt att utvecklats och förvaltningschefen har träffat kommundirektörer i mindre länsuppdelade rundabordssamtal utifrån en strategisk agenda. Halvårsvisa möten mellan ytterst ansvariga på förvaltningen och kommunerna ersätter därmed tidigare årsvisa storgruppsmöten med deltagare ifrån hela länet och olika nivåer av organisationerna.

I enlighet med säkerhetsskyddslagen genomförde trafikförvaltningen, i samarbete med regionledningskontoret, en *säkerhetsskyddsanalys* under 2018/2019 för att bedöma om verksamheten helt eller delvis behöver omfattas av säkerhetsskydd. Säkerhetsskydd handlar om att skydda den information och de verksamheter som är av betydelse för Sveriges säkerhet mot spioneri, sabotage, terroristbrott och vissa andra hot. I november 2019 fastställde förvaltningschefen trafikförvaltningens säkerhetsskyddsanalys.

9. Övrigt

Beträffande redovisningsprinciper har näringsbidrag bokförts/aktiverats när bidragen beviljats och ej som tidigare år, först när utbetalning har skett.

I övrigt har samma redovisningsprinciper använts som i den senaste årsrapporteringen.

10. Förväntad utveckling 2020

Trafikförvaltningens ska fortsätta att utveckla och vårda kollektivtrafiken inom givna ekonomiska ramar med fortsatt mycket nöjda resenärer som mål. Trafikförvaltningen har vid utgången av 2019 en ekonomi i balans. Det växande kollektivtrafiksystemet och de kostnader som följer av framtida investeringar innebär fortsatt höga krav på ekonomisk hushållning, effektiviseringar och att stärka intäktsarbetet.

En av flera viktiga förutsättningar för att nå budgeterat resultat nästa år om 404 mkr och samtidigt driftsätta strategiskt viktiga infrastruktursatsningar är att resandeökningstakten följer trafikförvaltningens prognos. Viktigt är också att säkra kommande trafikupphandlingar med stor påverkan på kostnader och resultat för trafikförvaltningen under lång tid. För planperioden 2021-2023 behöver också det fortsatta arbetet med att utveckla intäktssidan och öka marknadsandelarna fortsätta. Under planperioden ökar kapitalkostnaderna till följd av att de stora trafikinvesteringarna börjar färdigställas och tas i bruk. Därtill kommer ökade driftkostnader när de nya anläggningarna tas i drift samt kostnader för utökad trafikering. En fortsatt god kostnadskontroll och effektivisering av avtal och administration är därför mycket viktig. Vidare kommer trafikförvaltningen under 2020 att fortsätta den digitala transformationen med full kraft. Förändringen inkluderar hela verksamheten och samtliga kontrakterade underleverantörer, operatörer och entreprenörer.

11. Bilagor

1-3 Specifikationer per bolag och förvaltning

4 Utökad analys avseende biljettintäkter i SL-trafiken

5 Specifikationer av medfinansiering och försäljningar

6 Resultatdispositioner

Trafikinvesteringar, specificerade

Trafikinvesteringar, ospecificerade

Bolagsstyrningsrapporter för AB SL

Styrningsrapport för trafikförvaltningen

Upphandling och inköp

Återrapportering av uppdrag

Återrapportering av anmodan

Trafikförvaltningen 2019 - IKP Uppföljning T3 2019

Miljöredovisning

Hållbarhetsredovisning

Lokala mål och indikatorer

12. Nämnd-/styrelsebehandling

Verksamhetsberättelse per december 2019 behandlas i styrelse och trafiknämnd den 18 februari 2020.

Stockholm 2020-01-27

Sara Catoni
Tf. förvaltningschef

Catarina Strömsten-Falkenmark
Avdelningschef

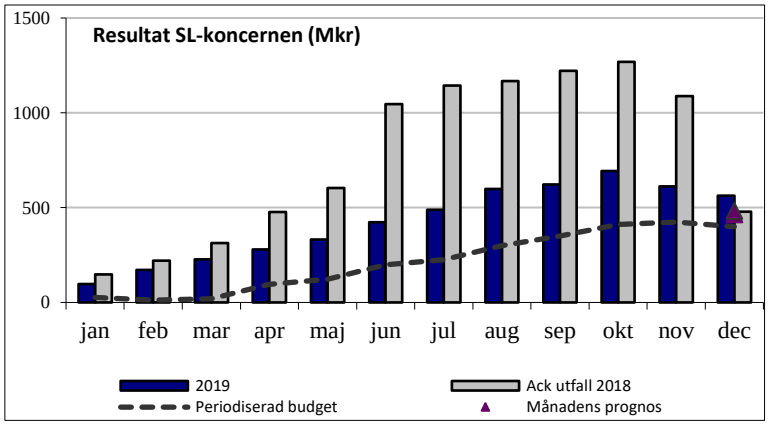
Trafiknämnden/trafikförvaltningen

Bilaga 1-6 specifikationer till Verksamhetsberättelse per december 2019

1. SL-koncernen
2. WÅAB
3. Trafikförvaltningen
4. Utökad analys avseende biljettintäkter i SL-trafiken
5. Specifikationer av medfinansiering och försäljningar
6. Resultatdisposition

Bilaga 1 - SL-koncernen

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



Resultaträkning Mkr	Utfall 2019	Budget 2019	Avvik utf-bu 2019	Utfall 2018	Föränd fg år %
Verksamhetsanslag	9 382	9 382	0	8 695	7,9%
Biljettintäkter	8 829	8 719	110	8 330	6,0%
Uthyrning fordon och lokaler	2 236	2 203	33	2 183	2,4%
Finansieringsbidrag	373	252	121	293	27,3%
Reklam	451	352	99	355	27,0%
Övriga intäkter	936	855	81	908	3,1%
Verksamhetens intäkter	**22 207**	**21 763**	**444**	**20 764**	**6,9%**
Personalkostnader	-33	-23	-10	-15	120,0%
Köpt trafik (AB SL)	-13 139	-13 085	-54	-12 398	6,0%
Köpt trafik (WÅAB)	-381	-363	-18		
Drift och underhåll	-2 320	-2 297	-23	-1 930	20,2%
Övriga kostnader	-2 129	-1 923	-206	-2 774	-23,3%
Verksamhetens kostnader	**-18 001**	**-17 692**	**-309**	**-17 116**	**5,2%**
Avskrivningar	-3 100	-3 178	78	-3 021	2,6%
Finansnetto	-544	-493	-51	-148	267,6%
Resultat	**563**	**400**	**163**	**479**	

Inklusive verksamhetsinterna intäkter och kostnader.

Från och med juli 2019 är Waxholmsbolaget (WÅAB) ett helägt dotterbolag till AB

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

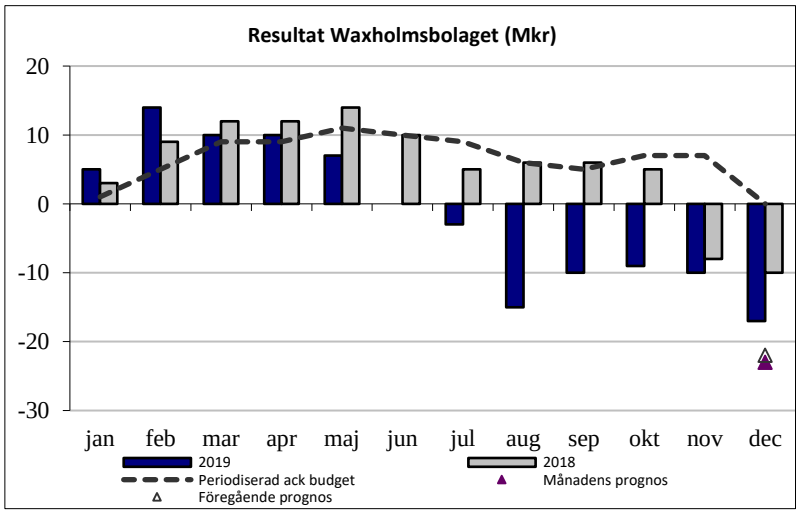
Investeringar SL-koncern, mkr	Årets utgift 1912	Prognos 2019	Budget 2019	Avvik UTF-BU	Upparb UTF/BU
Specificerade investeringar	3 159	3 305	4 945	-1 786	64%
Ospecificerade investeringar	1 195	1 193	800	395	149%
SL-koncern Totalt	**4 353**	**4 498**	**5 744**	**-1 391**	**76%**
Varav ersättningsinvesteringar	*1 664*	*1 658*	*1 762*	*-99*	*94%*

Balansräkning Mkr	2019-12-31	2018-12-31	Förändring
Tillgångar			
Anläggningstillgångar	58 561	56 549	2 012
Omsättningstillgångar	3 361	3 604	-243
varav kassa och bank	1 372	*1 454*	*-82*
SUMMA TILLGÅNGAR	**61 921**	**60 153**	**1 768**
Eget kapital	8 341	**7 778**	**563**
Avsättningar (samt ev. minoritetsintresse)	1 017	**974**	**43**
Skulder	**52 563**	**51 401**	**1 162**
varav			
Långfristiga skulder	42 365	*42 156*	*209*
Kortfristiga skulder	10 198	*9 245*	*953*
SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL	**61 921**	**60 153**	**1 768**

Justering kan komma att ske med anledning av förändring i den legala rapporteringen

Skattefinansieringsgraden för SL-koncernen har sjunkit och uppgår till 45,4 procent (fg år 48,0 procent).

Bilaga 2 – Waxholmsbolaget (dotterbolag till AB SL)



Resultaträkning Mkr	Utfall 2019	Budget 2019	Avvik utf-bu 2019	Utfall 2018	Föränd fg år %
Verksamhetsanslag	380	380	0	350	8,6%
Biljettintäkter	79	80	-1	79	0,0%
Övriga intäkter	102	97	5	100	2,0%
Verksamhetens intäkter	**561**	**556**	**5**	**529**	**6,0%**
Personalkostnader	-1	-1	0	0	0,0%
Köpt trafik	-383	-363	-20	-355	7,9%
Drift och underhåll	-112	-111	-1	-108	3,7%
Övriga kostnader	-29	-27	-2	-24	20,8%
Verksamhetens kostnader	**-524**	**-502**	**-22**	**-486**	**7,8%**
Avskrivningar	-51	-52	1	-51	0,0%
Finansnetto	-2	-2	0	-2	0,0%
Resultat	**-17**	**0**	**-17**	**-10**	

Inklusive verksamhetsinterna intäkter och kostnader.

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

Investeringar WÅAB, mkr	Årets utgift 1912	Prognos 2019	Budget 2019	Avvik UTF-BU	Upparb UTF/BU
Nyinvesteringar	14	15	14	0	98%
Ersättningsinvesteringar	66	71	34	32	194%
WÅAB totalt	**80**	**87**	**48**	**32**	**166%**

Balansräkning Mkr	2019-12-31	2018-12-31	Förändring
Tillgångar			
Anläggningstillgångar	488	463	25
Omsättningstillgångar	76	64	12
varav kassa och bank	0	*23*	*-23*
SUMMA TILLGÅNGAR	**564**	**527**	**37**
Eget kapital	35	**52**	**-17**
Avsättningar (samt ev. minoritetsintresse)	14	**13**	**1**
Skulder	**515**	**462**	**53**
varav			
Långfristiga skulder	320	*288*	*32*
Kortfristiga skulder	195	*174*	*21*
SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL	**564**	**527**	**37**

Bilaga 3 - Trafikförvaltningen

Resultaträkning Mkr	Utfall 2019	Budget 2019	Avvik utf-bu 2019	Bokslut 2018	Förändr fg år %
Verksamhetsanslag	8 705	9 487	-782	218	3893,1%
Vidarefakturering	1 307	1 280	27	1 030	26,9%
Övriga intäkter	14	99	-85	238	-94,1%
Verksamhetens intäkter	**10 025**	**10 866**	**-841**	**1 486**	**574,6%**
Personalkostnader	-846	-845	-1	-749	13,0%
Köpt trafik	-146	-163	17	-132	10,6%
Drift och underhåll	-101	-101	0	-97	4,1%
Anslag till SL-koncernen	-8 600	-9 382	782		
Övriga kostnader	-133	-210	77	-293	-54,6%
Verksamhetens kostnader	**-9 826**	**-10 701**	**875**	**-1 271**	**673,1%**
Avskrivningar	-150	-124	-26	-133	12,8%
Finansnetto	-42	-41	-1	-39	7,7%
Resultat	**6**	**0**	**6**	**43**	

Trafikförvaltningens resultaträkning inkluderar verksamhetsinterna transaktioner gentemot SL-koncernen.

Från och med 2019 erhåller trafikförvaltningen hela verksamhetsanslaget avseende trafiknämndens ansvarsområden exklusive FUT. Anslaget fördelas sedan ut till SL-koncernen och redovisas som en intern kostnad i trafikförvaltningen.

Budgetavvikelsen för verksamhetsanslaget om 782 mkr har en motsvarande post på kostnadssidan och beror på att Koncernfinansierings nya modell beskriven ovan i praktiken trädde i kraft i februari varvid SL-koncernen erhöll finansiering via verksamhetsanslag direkt från Koncernfinansiering i januari.

Investeringar Trafikförvaltningen, mkr	Årets utgift 1912	Prognos 2019	Budget 2019	Avvik UTF-BU	Upparb UTF/BU
Specificerade investeringar	576	638	343	233	168%
Ospecificerade investeringar	21	24	4	17	532%
Trafikförvaltningen totalt	**597**	**663**	**347**	**250**	**172%**

Balansräkning Mkr	2019-12-31	2018-12-31	Förändring
Tillgångar			
Anläggningstillgångar	5 098	4 646	452
Omsättningstillgångar	466	358	108
varav kassa och bank	194	243	*-49*
SUMMA TILLGÅNGAR	**5 564**	**5 004**	**560**
Eget kapital	7	44	**-37**
Avsättningar (samt ev. minoritetsintresse)	10	13	**-3**
Skulder	**5 546**	**4 947**	**600**
varav			
Långfristiga skulder	4 316	4 659	*-344*
Kortfristiga skulder	1 231	288	*943*
SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL	**5 564**	**5 004**	**560**

Bilaga 4 - Utökad analys avseende biljettintäkter i SL-trafiken

Utveckling biljettintäkter

Biljettintäkterna för helåret 2019 uppgår till 8 750 mkr och överstiger budget med +111 mkr. Avvikelsen är i sin helhet hänförlig till volymeffekter.

Jämfört med 2018 är ökningen +419 mkr, motsvarande +5,0 procent. Den prishöjning om cirka 3,3 procent på biljettpriset som genomfördes den 3 januari 2019 är den huvudsakliga orsaken till ökningen men även resandeökningen mellan åren påverkar.

Analys utfall mot budget

Ackumulerade biljettintäkter januari-december överstiger budget med +111 mkr, motsvarande 1,3 procent. Budgeten byggde på att den sommarbiljett som under 2018 delades ut avgiftsfritt till ungdomar mot ett statligt bidrag, skulle delas ut även 2019. Så har inte varit fallet vilket påverkar jämförelsen mot budget med -37 mkr. Effekten påverkar flera biljettslag då ungdomarna i år köpt andra biljetter istället för förra årets avgiftsfria biljett; reskassa, enkelbiljetter eller annan biljett ur skolsortimentet.

Bland långa periodbiljetter står årsbiljetter för en avvikelse om +29 mkr, (+6,9 procent) och 30-dagarsbiljetter för +25 (+0,6 procent). Totalt sett ligger utfallet för långa periodbiljetter -14 mkr under budget till följd av att tidigare nämnda sommarbiljett har en negativ påverkan på jämförelsen.

Korta periodbiljetter (24-, 72-timmars och 7-dagarsbiljetter) överträffar alla budget, totalt med 17 mkr (4,8 procent). I slutet av oktober infördes möjligheten att köpa 24-timmarsbiljett i appen, från att tidigare enbart ha hanterat enkelbiljetter. Det medförde en ökning av försäljningen av 24-timmarsbiljetter totalt sett och man kan anta att flertalet av dessa resenärer tidigare köpte annan biljett i sortimentet.

Enkelbiljetter inklusive reskassa överstiger budget med +101 mkr. Enkelbiljetter sålda i app står för merparten, +90 mkr (+27,5 procent) medan intäkter från reskassa står för +26 mkr (+1,4 procent). Övriga enkelbiljetter, vilket framförallt omfattar försäljning i biljettautomat, via ombud och i spärr, minskar över tiden, -15 mkr (-7,3 procent).

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

Förklaringsposter dec 2019, mkr	Ack mot budget	Ack mot 2018
Volym (antal biljetter och resande)	107	138
Pris (biljettpris, sortiment, val av biljettyp, mix)	-1	278
Övrigt	5	3
Summa förklaringsposter	**111**	**419**

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

Volym

Volymrelaterade faktorer bidrar positivt med +107 mkr. Resandet, uttryckt som antal påstigande en vanlig vardag, når inte förväntad ökning i budget. Ökningen av antal biljetter är dock högre, framförallt vad gäller enkelbiljetter och då särskilt enkelbiljetter sålda i app. Detta utan att motsvarande minskning i andra biljettslag märks.

Den avgiftsfria biljett som under 2018 delades ut till skolungdomar under sommaren var budgeterad till en positiv effekt på intäktssidan. Eftersom den inte genomfördes 2019 påverkar den jämförelsen med -37 mkr.

En positiv effekt om +7 mkr kommer också från ökad försäljningen i biljettsamarbeten.

Pris

Prisrelaterade effekter står för en negativ avvikelse mot budget på -1 mkr.

Övrigt

Övriga förklaringsvariabler uppgår till +5 mkr.

Analys mot föregående år

Biljettintäkterna överstiger föregående år med +419 mkr, vilket motsvarar en ökning om +5,0 procent.

Volym

Volymrelaterade faktorer påverkar jämförelsen mot föregående år med +138 mkr, drivet av resandeökningen mellan åren. 2018 inkluderar även en nettoeffekt från den avgiftsfria sommarbiljetten till ungdomar vilket får en negativ påverkan på avvikelsen om ca -41 mkr. Det innebär att den underliggande utvecklingen 2019 egentligen är mer positiv än vad avvikelsen indikerar.

Ökade intäkter i biljettsamarbeten bidrar med +11 mkr.

Pris

Prisrelaterade effekter uppgår till +278 mkr. I huvudsak är de ett resultat av prishöjningen på i genomsnitt 3,3 procent på biljettpriset i inledningen av året men inkluderar även mixeffekter som uppkommit till följd av resenärers förändrade biljettval och resandemönster. Samtidigt som SL:s taxa justerades höjde även Kollektivtrafikförvaltningen i Uppsala län (UL) priset på sina biljetter.

Övrigt

Övriga förklaringsposter uppgår till +3 mkr.

Den totala skulden till resenärerna för reskassa uppgår vid utgången av december till 472 mkr. Skulden är summan av de belopp som laddats men ännu inte rests upp och innehåller även kvarvarande saldo på kort som till exempel tappats bort. Jämfört med men december 2018 har skulden till resenärerna ökat med 22 mkr.

Bilaga 5 – Specifikationer medfinansiering av investeringar och försäljningar

Tabell : Medfinansiering av investeringar

Medfinansiär	Investeringsobjekt	Erhållet likvidmässigt under året	Resultatfört under året	Budget	Budget avvik.	Bokslut fg år
			372.7			
Trafikverket	Bussterminal Slussen	94,1		11,0	83,1	
Trafikverket	Tvärspårväg kista	132,2		200,0	-67,8	31,1
Trafikverket	Handen bussterminal	19,4		39,5	-20,1	50,5
Trafikverket	Spårväg City	2,1			2,1	24,2
Trafikverket	Roslagsbanan	24,7		41,4	-16,7	9,0
Stockholms stad	Slussen	73,3		159,0	-85,7	17,6
Täby kommun	Roslagsbanan	18,4			18,4	
Nacka kommun	Saltsjöbanan	5,9		16,0	-10,1	5,5
Totalt medfinansiering av investeringar		**370,2**	**372,7**	**466,9**	**-96,7**	**137,9**

Tabell: Genomförda försäljningar, fastigheter

Försäljnings-objekt	Fastighets-beteckning	Verksamhet	Hyresgäst	Avtal tecknas	Realisations-resultat (Mkr)	Redovisas i period	Kommentar
Del av mark	Roslags-Näsby 2:1	Kollektivtrafik	-	2016 & 2018	1	2019-01	Två bytestransaktioner med Täby kommun
Del av mark	Domnarvet 48	Kollektivtrafik	-	2019-09-07	-0,5	2019-06	Markreglering med två olika parter
Del av mark	Roslags-Näsby 2:1	Kollektivtrafik	-	2018-01-26	57	2019 T3	Försäljn. mark med byggrätter i Roslags-Näsby

Tabell: Genomförda försäljningar, övriga anläggningstillgångar

Försäljnings-objekt	Realisations-resultat (Mkr)	Redovisas i period
Försäljning av bussar	0,4	2019-04
Försäljning av bussar	0,6	2019-06

Bilaga 6 – Resultatdispositioner

Resultatdispositioner

Resultatdisposition SL

SL har under 2019 erhållit budgeterat verksamhetsbidrag från landstinget om 9 002 mkr.

Årets resultat 563 mkr i SL-koncernen balanseras i ny räkning i avvaktan på landstingsfullmäktiges beslut.

Fritt eget kapital i moderbolaget uppgår till 2 759 937 476 kronor. Avsättning till bundna reserver behöver ej göras.

Till årsstämmans förfogande står följande resultatmedel:

Balanserad vinst	2 291 721 954 kr
Årets resultat*	468 215 522 kr
	2 759 937 476 kr

Styrelsen och verkställande direktören föreslår att resultatmedlen disponeras så att i ny räkning balanseras 2 759 937 476 kronor.

Fritt eget kapital i koncernen uppgår till 2 310 699 000 kronor.

** Inkluderar erhållet koncernbidrag om 430 460 tkr från AB SL Finans.*

Resultatdisposition WÅAB

WÅAB har under 2019 erhållit budgeterat verksamhetsbidrag från landstinget om 380 mkr.

Årets resultat -17 mkr balanseras i ny räkning i avvaktan på landstingsfullmäktiges beslut.

Fritt eget kapital uppgår till 23 690 406 kronor.

Till årsstämmans förfogande står följande vinstmedel:

Balanserad vinst	40 290 212 kr
Årets resultat	-16 599 806 kr
	23 690 406 kr

Styrelsen och verkställande direktören föreslår att resultatmedlen disponeras så att i ny räkning balanseras 23 690 406 kronor.

Resultatdisposition trafikförvaltningen

Det ekonomiska resultatet för trafikförvaltningen, ett överskott om 6 mkr, balanseras enligt gällande regelverk för resultatenheter inom landstinget i ny räkning i avvaktan på överföring till koncernfinansiering.

Region Stockholm

Bilaga: Trafikinvesteringar, spec

Trafiknämnden - Trafikförvaltningen, AB Storstockholms Lokaltrafik och Waxholms Ångfartygs AB

Mkr	Utfall 2019 jan-dec	Budget 2019	Avvikelse 2019	Avvikelse 2019 (%)	Upparbet-ningsgrad 2019 (%)	Total ack. utfall	Total prognos	Total budget 2019	Total budget 2020	Avvikelse total	Avvikelse total (%)	Total upp-arbetnings-grad (%)	Färdig-ställande (år)
1 Objekt tidigare beslutade av landstingsfullmäktige													
1.1 Strategiska investeringar													
Program Roslagsbanans kapacitetsförstärkn.	985,6	1 365,1	379,5	27,8%	72,2%	7 097,7	9 651,1	9 651,1	9 643,8	0,0	0,0%	73,5%	2024
Program Bussdepåer	394,8	494,7	99,9	20,2%	79,8%	2 858,9	4 048,3	3 816,7	4 048,3	-231,6	-6,1%	74,9%	2025
Program Slussen	96,3	22,8	-73,5	-323,3%	423,3%	376,4	438,6	369,5	438,6	-69,1	-18,7%	101,9%	2021/2022
Program Saltsjöbanan	77,2	45,4	-31,8	-70,0%	170,0%	1 327,2	1 835,1	1 670,5	1 835,1	-164,6	-9,9%	79,5%	2026
Program Tvärbana Norr Solnagrenen	31,5	25,0	-6,5	-26,1%	126,1%	5 468,8	5 541,1	5 528,6	5 541,1	-12,5	-0,2%	98,9%	2022
Program Spårväg City	73,1	65,8	-7,3	-11,1%	111,1%	2 891,9	2 932,3	2 949,2	2 932,3	16,9	0,6%	98,1%	2020
Program Pendeltåg	118,1	9,1	-109,0	-1204,7%	1304,7%	11 804,4	11 804,4	11 711,7	0,0	-92,7	-0,8%	100,8%	2019
Vega station	12,2	25,5	13,3	52,2%	47,8%	68,6	77,3	112,3	0,0	35,0	31,1%	61,1%	2019
Program Kistagrenen	493,3	696,3	203,0	29,1%	70,9%	1 170,7	4 935,8	4 937,0	4 936,2	1,2	0,0%	23,7%	2024
Bussterminal Slussen	480,4	222,2	-258,2	-116,2%	216,2%	1 096,4	2 618,3	1 891,0	2 618,3	-727,3	-38,5%	58,0%	2023
Bussterminal Slussen brukarspecifik inredning	8,1	20,0	11,9	59,3%	40,7%	16,1	234,5	180,2	234,6	-54,3	-30,1%	8,9%	2023
Program Röda linjens uppgradering	169,6	1 087,9	918,3	84,4%	15,6%	5 484,1	10 710,0	13 261,0	10 710,0	2 551,0	19,2%	41,4%	2024
SL LÅS (Program IT med säkerhetsaspekt)	27,3	75,6	48,3	63,8%	36,2%	314,0	400,9	402,0	400,9	1,1	0,3%	78,1%	2021
Program Citybanan	-11,7	0,0	11,7	n/a	n/a	139,7	139,7	0,0	0,0	-139,7	n/a	n/a	
1.2 Ersättningsinvesteringar													
Nya Spårvägsmuseet	99,1	100,7	1,6	1,6%	98,4%	134,7	180,0	180,0	180,0	0,0	0,0%	74,8%	2020
C20 - uppgradering	129,3	199,0	69,7	35,0%	65,0%	446,7	1 453,1	1 367,0	1 453,1	-86,1	-6,3%	32,7%	2023
Handen Bussterminal	38,4	53,9	15,5	28,7%	71,3%	132,3	230,0	185,1	230,0	-44,9	-24,3%	71,5%	2020
Fordon SpvC - nya A35 fordon	3,3	144,4	141,1	97,7%	2,3%	48,3	191,9	191,7	192,0	-0,2	-0,1%	25,2%	2020
TB Kanalisation 750 Volt	14,9	1,3	-13,6	-1030,6%	1130,6%	169,0	173,0	173,0	0,0	0,0	0,0%	97,7%	2020
Lågfrekvent underhåll Pendeltåg X60	7,8	16,5	8,7	53,0%	47,0%	414,0	449,0	535,2	449,0	86,2	16,1%	77,4%	2020
Utbyte av hissar och rulltrappor	151,3	195,9	44,6	22,8%	77,2%	665,0	1 500,0	1 500,0	1 500,0	0,0	0,0%	44,3%	2025
Lilla Lindigöbron	20,9	0,0	-20,9	0,0%	0,0%	20,9	132,0	0,0	131,9	-132,0	0,0%	0,0%	2022
Förstärkning innertak Fridhemsplan	228,1	211,2	-16,9	-8,0%	108,0%	268,6	350,0	247,5	0,0	-102,5	-41,4%	108,5%	2020
Rissne tunnebanedepå	6,7	39,6	32,9	83,1%	16,9%	9,7	631,9	648,5	631,9	16,6	2,6%	1,5%	2025
Livstidssäkrade åtgärder X10p fordon	0,0	10,0	10,0	100,0%	0,0%	0,0	150,0	20,0	200,0	-130,0	-650,0%	0,0%	2023
1.3 Ospecificerade investeringsobjekt													
Ospecifierade objekt < 100 mkr	1 215,7	793,9	-421,8	-53,1%	153,1%					0,0	0,0%	0,0%	
2 Nya objekt Strategiska investeringar													
Utredningsbeslut													
Tonnage för Pendelbåt och Skärgårdstrafik	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0%	1,6	293,0	293,0	293,0	0,0	0,0%	0,5%	2025

Mkr	Utfall 2019 jan-dec	Budget 2019	Avvikelse 2019	Avvikelse 2019 (%)	Upparbet-ningsgrad 2019 (%)	Total ack. utfall	Total prognos	Total budget 2019	Total budget 2020	Avvikelse total	Avvikelse total (%)	Total upp-arbetnings-grad (%)	Färdig-ställande (år)
Bytespunkt Gullmarsplan	7,2	7,5	0,3	3,8%	96,2%	19,2	301,2	301,2	301,2	0,0	0,0%	6,4%	2028
Övergång till eldriven busstrafik	-14,4	9,0	23,4	259,4%	-159,4%	0,0	0,0	57,0	0,0	57,0	100,0%	0,0%	-
Övergripande utredningar till befintligt system	4,6	3,0	-1,6	-54,5%	154,5%	5,3	160,0	160,0	160,0	0,0	0,0%	3,3%	2026
Framtida trafikstyrningssystem	4,7	0,0	-4,7	0,0%	0,0%	4,7	32,0	0,0	32,0	-32,0	0,0%	0,0%	2035
Ny färjeterminal Skeppsbrokajen	2,4	10,0	7,6	75,7%	24,3%	4,5	126,0	95,0	126,1	-31,0	-32,6%	4,8%	2023
Samkörbarhet	6,4	7,5	1,1	14,3%	85,7%	6,5	447,0	447,0	447,0	0,0	0,0%	1,5%	2024
Inriktningsbeslut													
Saltsjöbanan upphöjning	1,9	12,7	10,8	84,9%	15,1%	12,9	540,3	246,2	540,3	-294,1	-119,5%	5,3%	2024
Bussterminal Barkarby	3,6	4,1	0,6	13,4%	86,6%	6,7	121,3	121,0	120,0	-0,4	-0,3%	5,6%	2025
Bussterminal Nacka Centrum	2,3	3,1	0,7	24,1%	75,9%	8,7	519,9	520,0	520,1	0,1	0,0%	1,7%	2029
Anpassning trafikstyrningssystem bef. Tunnelbana	8,3	6,0	-2,3	-38,0%	138,0%	14,2	850,0	229,4	850,0	-620,6	-270,5%	6,2%	2024*

Mkr	Utfall 2019 jan-dec	Budget 2019	Avvikelse 2019	Avvikelse 2019 (%)	Upparbet-ningsgrad 2019 (%)	Total ack. utfall	Total prognos	Total budget 2019	Total budget 2020	Avvikelse total	Avvikelse total (%)	Total upp-arbetnings-grad (%)	Färdig-ställande (år)
2.1 Nya objekt Ersättningsinvesteringar													
Utredningsbeslut													
Hässelbygrenen	1,0	10,0	9,0	90,4%	9,6%	23,9	1 784,0	1 784,0	1 784,0	0,0	0,0%	1,3%	2027
Skarpnäcksgrenen	0,8	10,3	9,4	92,1%	7,9%	1,1	204,0	204,0	204,0	0,0	0,0%	0,5%	2027
Bytespunkt Slussen upprustning	22,7	15,0	-7,7	-51,0%	151,0%	38,9	1 026,2	500,0	1 026,2	-526,2	-105,2%	7,8%	2024
Inriktningsbeslut													
Danviksbron	3,2	6,0	2,8	46,9%	53,1%	9,4	178,0	100,0	177,5	-78,0	-78,0%	9,4%	2025
Upprustning södra Götgatan	3,1	2,4	-0,7	-27,3%	127,3%	8,9	208,0	151,0	208,0	-57,0	-37,8%	5,9%	2024
Utbyggnad av Älvsjö depå	21,1	26,5	5,4	20,2%	79,8%	26,2	864,8	865,0	864,8	0,2	0,0%	3,0%	2025
Genomförandebeslut													
2.2 Objekt för beslut kommande budgetperioder													
Åkersberga bussdepå	0,0	4,0	4,0	100,0%	0,0%	0,0	0,0	410,0	0,0	410,0	100,0%	0,0%	
Kompletterande depå Sundbyberg	0,0	1,1	1,1	100,0%	0,0%	0,0	0,0	2,4	0,0	2,4	100,0%	0,0%	
Plattformsbarriärer	0,0	7,7	7,7	100,0%	0,0%	0,0	0,0	20,0	0,0	20,0	100,0%	0,0%	-
Nockeybybanan ersättning till Akka 4	0,1	2,4	2,3	95,2%	4,8%	0,1	475,0	5,3	475,0	-469,7	-8862,3%	2,2%	2026
Pendeltåg depå ny	0,0	3,6	3,6	100,0%	0,0%	0,0	750,0	20,0	750,0	-730,0	-3650,0%	0,0%	2025
Frihamnen bussdepå	0,0	2,4	2,4	100,0%	0,0%	0,0	0,0	5,0	0,0	5,0	100,0%	0,0%	
Haninge bussdepå	0,0	2,4	2,4	100,0%	0,0%	0,0	0,0	5,0	0,0	5,0	100,0%	0,0%	
Bytespunkt Ropsten	0,0	3,0	3,0	100,0%	0,0%	0,0	460,0	6,0	460,0	-454,0	-7566,7%	0,0%	2026
Program bussdepåer och bytespunkter (Bytespunkt Ropsten, Haninge Bussdepå, Frihamnen bussdepå, Märsta bussdepå, Råsta bussdepå, Kompl. depå Sundbyberg)	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0%	0,0	2 815,0	2 200,0	2 815,0	-615,0	-28,0%	0,0%	2030
Program Spårdepåer II (Pendeltåg depå ny, Nockeby ersättning till AKKA 4)	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0%	0,0	0,0	1 200,0	0,0	1 200,0	100,0%	0,0%	-
Kollektivtrafik Norra Djurgårdsstaden	0,0	8,0	8,0	100,0%	0,0%	0,0	30,0	32,0	30,0	2,0	6,3%	0,0%	2030
Spårväg Syd (Sverigeförhandlingen)	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0%	42,1	5 242,0	5 242,1	5 242,0	0,1	0,0%	0,8%	2031
Roslagsbanan till City (Sverigeförhandlingen)	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0%	14,2	9 014,0	9 014,3	9 014,0	0,3	0,0%	0,2%	2035
Märsta bussdepå	0,0	2,0	2,0	100,0%	0,0%	0,0	0,0	4,9	0,0	4,9	100,0%	0,0%	
Råsta bussdepå	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0%	0,0	0,0	4,1	0,0	4,1	100,0%	0,0%	
Lågfrekvent underhåll X60, X60A, X60	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0%	0,0	626,2	809,3	562,2	183,1	22,6%	0,0%	2026
Justering avslutade/nedlagda projekt	*0,4*	*0,0*											
Summa investeringsutgifter TF, SL, WÅAB	**4 950,6**	**6 091,3**	**1 140,7**	**18,7%**	**81,3%**	**42 673,4**	**87 876,1**	**86 583,0**	**75 309,5**	**-1 293,1**	**-1,5%**	**49,3%**	
varav medfinansiering Sverigeförhandlingen			*0,0*	*0,0%*	*0,0%*					*0,0*	*0,0%*	*0,0%*	
varav medfinansieras av staten och kommuner	*370,2*	*826,8*	*456,6*	*55,2%*	*44,8%*					*0,0*	*0,0%*	*0,0%*	
varav ersättningsinvesteringar	*1 774,5*	*1 813,3*	*38,8*	*2,1%*	*97,9%*					*0,0*	*0,0%*	*0,0%*	

** Avser genomförandebeslut för en delmängd av livstidsförlängningen av grön linje som beslutades i TN augusti 2019.*

INVESTERINGSUTFALL 2019 TRAFIKNÄMNDEN

Bilaga Trafikinvesteringar, ospec

Investeringar >50 mkr <100 mkr

Region Stockholm

Period 2019-12-31

Mkr	Årets investeringsutgifter (mkr)				Total utgift (mkr)				
	Utfall 2019 jan-dec	Budget 2019	Avvikelse 2019	Upparbet-ningsgrad 2019 %	Total ack. Utfall	Total prognos	Total budget 2019	Beslut	Total upparb grad %
Ospecificerade investeringar >50 mkr <100 mkr									
Ombyggnad av Botkyrka busstvätthall	10,4	43,9	-33,5	23,7%	18,8	97,2	57,9	97,5	32,4%
SpvC Ombyggnation Alkärrshallen	41,4	21,0	20,4	197,0%	50,6	97,0	64,6	97,0	78,4%
TB-Permanent luftkonditionering i C20 hytter	3,1	37,7	-34,6	8,3%	3,1	93,6	67,7	93,6	4,6%
Ombyggnad av Märsta busstvätthall	11,5	0,0	11,5	0,0%	12,1	91,1	0,2	91,3	6048,4%
Avisning Södertälje PT-depå	0,0	0,0	0,0	0,0%	86,9	86,9	86,9	87,8	100,1%
Ombyggnad av Norrtälje busstvätthall	12,1	32,5	-20,5	37,1%	14,3	87,3	67,8	87,3	21,1%
500240 - Byte kontaktledningsanläggning i Älvsjödepån	0,0	0,0	0,0	0,0%	80,0	80,0	79,6	80,1	100,5%
502013 - (SpvC) A36 fordon 2 st	4,8	4,0	0,8	119,8%	22,1	80,0	79,6	80,0	27,7%
500344 - Kabel (läckkabel) för radiodistribution i spårtunnlar	20,0	24,4	-4,4	81,9%	30,5	75,0	75,0	75,0	40,7%
501981 - Provisorisk depå Okvista	62,6	0,0	62,6	0,0%	66,6	66,5	31,2	67,0	213,4%
500660 - Maskinell validering av mobila biljetter	4,4	0,0	4,4	0,0%	59,7	59,8	60,0	60,0	99,5%
903015 - Nytt fartyg (0550), Inv	5,1	0,0	5,1	0,0%	57,6	59,1	59,4	60,0	97,0%
502124 - Kontaktlös betalning	35,5	0,0	35,5	0,0%	39,9	57,0	0,0	57,0	0,0%
501625 - Fullskaletest barriärer	4,6	11,3	-6,7	40,8%	17,0	77,2	29,2	89,0	58,1%
501434 - Södertälje C	0,1	20,0	-19,9	0,5%	1,9	55,0	52,8	55,0	3,5%
903060 - Solöga och Vindöga	19,1	0,0	19,1	0,0%	19,2	42,3	0,0	54,5	0,0%
69950200 - TG TMSL Kameraprojekt fas 3	0,0	0,0	0,0	0,0%	50,1	50,1	50,6	50,2	99,0%
Summa investeringsutgifter TF, SL, WÅAB	**235**	**195**	**40**	**120%**	**630**	**1 255**	**863**	**1 282**	**73%**

Region Stockholm

Diarienummer
RS 2019-0242

AB Storstockholms Lokaltrafik, SL

Bolagsstyrningsrapport

ÅR 2019

Innehållsförteckning

1	Styrelsen 2019	3
1.1	Val av ledamöter, revisorer och arvodering	3
1.2	Styrelsesammansättning samt övriga befattningshavare 2019	3
1.2.1	Styrelsens sammansättning	3
1.2.2	VD och övriga befattningshavare	3
1.2.3	Revisorer	4
1.3	Styrelsens arbete under kalenderåret	4
1.3.1	Arbetsordning och VD-instruktion	4
1.3.2	Styrelsens arbete	4
1.3.3	Frågor av särskild vikt	5
1.3.4	Utvärderingar	5
1.3.5	Intressekonflikter	5
2	Efterlevnad av styrande direktiv	6
2.1	Efterlevnad av det fastställda kommunala ändamålet	6
2.2	Efterlevnad av de kommunala befogenheterna	6
2.3	Efterlevnad av ägardirektiv	6
2.4	Efterlevnad av regionövergripande styrande dokument	7
3	Intern kontroll	8
3.1	Styr- och kontrollmiljöer	8
3.2	Riskbedömning, åtgärder och kontrollaktiviteter	8
3.3	Övervakning	9
3.4	Försäkran om internkontroll	9
4	Regionrevisorernas samlade bedömning	11
5	Behandling av bolagsstyrningsrapporten	12

1 Styrelsen 2019

Bolaget är ett regionägt bolag. Bolagsstyrningen utgår från den svenska aktiebolagslagen, kommunallagen och tillämplig speciallagstiftning samt de mål och direktiv som Region Stockholm lämnat så som budget samt, generella och specifika ägardirektiv. Denna rapportering från styrelsen är underlag för regionstyrelsens uppsikt.

Regionstyrelsen ska årligen särskilt pröva om bolagets verksamhet är förenlig med det kommunala ändamålet och inom bolagets befogenheter. Denna rapport utgör underlag till prövningen.

1.1 Val av ledamöter, revisorer och arvodering

Nomineringsprocessen leds av regionledningskontoret. Regionfullmäktige utser årligen styrelser efter beredning i LISAB/regionstyrelsen/regionstyrelsens utskott. Regionfullmäktige utser även revisorer. Val av ledamöter, ordförande och revisorer anmäls därefter i förekommande fall på bolagets stämma. Beslut om arvodering fattas av regionfullmäktige.

1.2 Styrelsesammansättning samt övriga befattningshavare 2019

1.2.1 Styrelsens sammansättning

Bolagets styrelse har under 2019 bestått av tre ledamöter. Inga arbetstagarrepresentanter eller suppleanter för arbetstagarrepresentanter är utsedda.

Den 1 januari 2019 – 31 december 2019 har styrelsen bestått av följande ledamöter:

Kristoffer Tamsons, ordförande

Jens Sjöström, styrelseledamot

Tomas Eriksson, styrelseledamot

Arbetsutskott och presidier har inte utsetts.

Tio (10) styrelsesammanträden har hållits. Som sekreterare tjänstgjorde trafiknämndens sekreterare Karoline Sandar eller trafikförvaltningens kanslichef Martin Jägerbert.

1.2.2 VD och övriga befattningshavare

Verkställande direktören har under sammanträdena för styrelsen föredragit de ärenden som är av betydelsen för bolagets ställning samt återrapporterat de ärenden som behandlats trafiknämnden inom ramen för nämndens uppdrag att förvalta bolaget. Verkställande direktören tar fram beslutsunderlag inför styrelsemöten, är föredragande samt ger väl underbyggda förslag till beslut. Verkställande direktören leder bolagets löpande arbete och fattar beslut i samråd med övriga befattningshavare.

Verkställande direktör under tiden 2019-01-01 - 2019-06-18 har varit Caroline Ottosson. Genom beslut den 18 juni 2019 entledigades Caroline Ottosson, samtidigt utsågs Sara Catoni till ny verkställande direktör.

På styrelsesammanträdena deltar verkställande direktör, stabschef, chefsjurist och sekreterare. Verkställande direktören är föredragande.

1.2.3 Revisorer

Bolagets externrevisorer upphandlas av regionens revisionskontor. Lekmannarevisorerna utses av regionfullmäktige.

Under hösten 2018 utsågs KPMG till revisionsbyrå att sköta den årliga revisionen i bolaget från och med räkenskapsåret 2019.

Som lekmannarevisorer är utsedda:
Anders Lönn
Michael Stjernström
Anders Ödmark
Björn Jansson
Gustav Olofsson
Jan Holgersson
Inger Linge

Bolagsledningen har löpande kontakt med bolagets stämmovalde revisor.

Auktoriserad revisor Lars Johan Rasmusson deltar normalt vid minst ett styrelsesammanträde och redogör vid detta tillfälle för den löpande granskningen och bokslutsrevisionen.

1.3 Styrelsens arbete under kalenderåret

Styrelsen är ansvarig inför aktieägarna för organisation och ledning av bolaget. Styrelsen ska fortlöpande kontrollera bolagets och i förekommande fall koncernens ekonomiska situation. Styrelsens ordförande ska leda styrelsens arbete och bevaka att styrelsen fullgör de uppgifter som lagen och bolagsordningen föreskriver.

1.3.1 Arbetsordning och VD-instruktion

Arbetsordning, VD-instruktion samt instruktioner för rapportering av bolagets ekonomiska ställning och trafiknämndens förvaltningsuppdrag avseende AB SL fastställdes den 29 januari 2019.

1.3.2 Styrelsens arbete

Styrelsen sammanträder minst fyra gånger per år, vanligtvis i anslutning till trafiknämndens sammanträden. Schema över antalet styrelsesammanträden och tider fastställs årligen i särskild ordning. Härutöver ska styrelsens ordförande se till att eventuellt ytterligare styrelsesammanträden hålls när så krävs enligt aktiebolagslagens regler.

Styrelsen har under året haft tio (10) sammanträden. Sekreterare har varit Karoline Sandar alternativt Martin Jägerbert. Närvarande har varit samtliga tre ledamöter.

Styrelsen har behandlat följande fasta punkter

- Information från VD.

- Återrapportering av förvaltningsuppdraget.
- Övriga frågor.

1.3.3 Frågor av särskild vikt

Inga ärenden har rapporterats till regionen.

1.3.4 Utvärderingar

Den nyvalda styrelsen tillträdde den 1 januari 2019. Nuvarande verkställande direktör Sara Catoni tillträdde den 18 juni 2019. Styrelsens och verkställande direktörens arbete under 2019 kommer att utvärderas under våren 2020.

1.3.5 Intressekonflikter

Bisysslor inventeras vid anställning och under PU-samtal.

Det styrande dokumentet för att beskriva TF:s hållning till mutor och korruption presenteras i personalutbildningar.

Säkerhetsprövningar görs på personal i viktiga befattningar. Säkerhetsprövningar innehåller frågor om oberoende utifrån olika aspekter.

2 Efterlevnad av styrande direktiv

2.1 Efterlevnad av det fastställda kommunala ändamålet

Bolagets syfte är, enligt bolagsordningen, att anordna den lokala och regionala kollektivtrafiken på land som Stockholms läns landsting ansvarar för. I detta uppdrag ingår att överta sådana avtal och egendom som trafiknämnden överlåtit till Bolaget, förvalta anläggningar, fordon och övrig egendom som upphandlats av Bolaget eller av Stockholms läns landsting för kollektivtrafiken liksom avtal om allmän trafik som upphandlats och/eller tecknats av Bolaget eller av Stockholms läns landsting och överlåtits till Bolaget för förvaltning samt att i övrigt vidta erforderliga åtgärder för att fullgöra uppdraget.

Av bolagsordningen följer att Bolaget ska bedriva sin verksamhet med iakttagande av den kommunala likställighetsprincipen samt i ekonomiskt hänseende enligt följande:

- Verksamhet som gäller förvaltning av fast och lös egendom ska bedrivas på affärsmässig grund.
- Övrig verksamhet ska bedrivas med tillämpning av den kommunala självkostnadsprincipen.

Under 2019 har verksamheten och bolagets förvaltning bedrivits i enlighet med det fastställda kommunala ändamålet.

2.2 Efterlevnad av de kommunala befogenheterna

Under 2019 har verksamheten och Bolagets förvaltning bedrivits i enlighet med de kommunala befogenheterna.

2.3 Efterlevnad av ägardirektiv

Inom ramen för Bolagets ändamål såsom det uttrycks i bolagsordningen ansvarar styrelse och ledning för att följa den av landstinget fastlagda ägarpolicyn och de generella samt specifika ägardirektiven samt för att

- verksamheten bedrivs på ett effektivt och ändamålsenligt sätt så att ägarens mål med verksamheten, uttryckta i av landstingsfullmäktige fastställd budget, policys och andra styrdokument uppfylls;
- trafiknämnden bereds möjlighet att godkänna strategiska och övergripande frågor hänförliga till Bolagets verksamhet;
- överta och förvalta sådana avtal för kollektivtrafiken på land som trafiknämnden överlåter till Bolaget. Bolaget ska uppdra åt trafiknämnden att förvalta bolagets avtal och tillgångar.

De specifika ägardirektiven för verksamheten har efterlevts.

2.4 Efterlevnad av regionövergripande styrande dokument

Bolaget följer regionfullmäktiges policybeslut och övriga viktiga styrdokument.

3 Intern kontroll

Intern kontroll definieras som en process där styrelsen, ledningen i bolaget och övrig personal samverkar för att med rimlig grad av säkerhet se till att bolaget:

- uppfyller fastställda mål, bedrivs effektivt och ändamålsenligt,
- följer tillämpliga lagar, föreskrifter, avtal och styrande dokument,
- bedrivs säkert så att verksamheten skyddas samt,
- har tillförlitlighet i rapportering och information.

Intern kontroll inom regionen utgår från COSO-modellen, vilket 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
- åtgärder och kontrollaktiviteter
- information och kommunikation
- övervakning

3.1 Styr- och kontrollmiljöer

I styrelsens arbetsordning och instruktioner för verkställande direktören säkerställs en tydlig roll- och ansvarsfördelning till gagn för en effektiv hantering av verksamhetens risker.
Styrelsen har fastställt ett antal grundläggande riktlinjer av betydelse för arbetet med intern styrning och kontroll, bland annat markerar styrelsen vikten av att det finns tydliga och dokumenterade instruktioner och riktlinjer.
Bolagsledningen rapporterar regelbundet till styrelsen utifrån fastställda rutiner.
Bolagsledningen ansvarar för det system för intern styrning och kontroll som krävs för att hantera väsentliga risker i den löpande verksamheten. Här ingår bland annat riktlinjer för olika befattningshavare för att de skall förstå och inse betydelsen av sina respektive roller för upprätthållandet av god intern styrning och kontroll.

3.2 Riskbedömning, åtgärder och kontrollaktiviteter

Bolaget genomför löpande riskbedömningar avseende frågor som rör en ändamålsenlig och effektiv verksamhet, efterlevnad av tillämpliga lagar och förordningar samt finansiell rapportering. Avseende finansiell rapportering resulterar arbetet i att så kallade kontrollmål kan tas fram, vilka definierar kraven på att finansiella rapporter inte ska innehålla väsentliga fel. För övriga områden görs prioritering av riskerna baserat på riskernas typ och uppskattade konsekvenser.

Riskbedömningarna uppdateras regelbundet för att täcka in förändringar som väsentligen påverkar intern styrning och kontroll.

Trafikförvaltningen har genomfört en riskanalys i anslutning till arbetet med verksamhetsplanen för 2019. Sådan riskanalys har legat till grund för uppdatering av plan för intern kontroll för 2019 som biläggs verksamhetsberättelse 2019. Motsvarande riskanalys och framtagning av plan för intern kontroll har för 2020 ägt rum under hösten 2019. Denna presenteras i trafikförvaltningens plan för intern kontroll 2020.

Bolaget 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.

Kontrollaktiviteter utformas inom Bolaget med syfte att se till att kontrollmål uppfylls och att riskhanteringsåtgärder införs i verksamheten. De väsentligaste riskerna inklusive väsentliga redovisningsprinciper som identifierats under riskbedömningen hanteras via lämpliga kontrollaktiviteter.

Bolaget arbetar i enlighet med ”Policy för internkontroll för Stockholms läns landsting och bolag” från 2013. 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.

3.3 Övervakning

Bolaget arbetar i enlighet med ”Policy för internkontroll för Stockholms läns landsting och bolag” från 2013 och det pågår även ett arbete med att utveckla och ta fram rutiner och instruktioner avseende risk och intern kontroll med utgångspunkt från Regionens riktlinje för att i mer detalj konkretisera och arbetet med risk och intern kontroll.

Trafikförvaltningens internrevision utför särskilda granskningar av efterlevnaden av intern styrning och kontroll inom Bolaget och att föreslagna förbättringsåtgärder genomförs.
Bolagets externa revisorer och trafikförvaltningens internrevision har i revisionsrapporter identifierat brister i intern styrning och kontroll. Verksamheten har med några undantag valt att åtgärda bristerna. Undantagen är för de interna revisionerna dokumenterade i så kallade riskacceptanser, och beskrivs för de externa revisionerna i revisionsberättelsen.
Verkställande direktören har inhämtat bekräftelse från samtliga linjeansvariga chefer angående försäkran att nödvändiga åtgärder vidtagits för att uppnå tillräcklig intern kontroll inom SL-koncernen.

3.4 Försäkran om internkontroll

Styrelsen ska försäkra sig om att den interna kontrollplanen genomförs och vid behov vidta åtgärder som säkerställer att den interna kontrollen är tillräcklig. VD ska regelbundet rapportera till styrelsen om hur den interna kontrollplanen genomförs och, hur den interna kontrollen fungerar samt föreslå åtgärder för att säkerställa att den interna kontrollen är tillräcklig. Brister i den interna kontrollen ska omedelbart rapporteras till styrelsen. Vid misstanke om brott ska styrelsen utan oskäligt dröjsmål vidta åtgärder och informera regionens ledning och regionrevisorerna.

Styrelsen har försäkrat sig om att man genom VD vidtagit nödvändiga åtgärder för att

uppnå en tillräcklig internkontroll inom verksamheten, i enlighet med Policy för internkontroll LS 1303-0431/ bilaga 5 i budget för Region Stockholm.

4 Regionrevisorernas samlade bedömning

Regionrevisorernas samlade bedömning avges i årsrapporten för 2019. Denna väntas vara klar i maj 2020.

5 Behandling av bolagsstyrningsrapporten

Föreliggande bolagsstyrningsrapport för år 2019 styrelsebehandlas den 17 mars 2020 och kommer att tillställas bolagets årsstämma för beslut.

Stockholm den _____/_____2020

Region Stockholm

Diarienummer
RS 2019-0242

Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

Styrningsrapport

ÅR 2019

Innehållsförteckning

1 Efterlevande av styrande direktiv 3
1.1 Efterlevande av fastställt reglemente 3
1.2 Efterlevnad av regionövergripande styrande dokument 3

2 Intern kontroll 4
2.1 Styr- och kontrollmiljö 4
2.2 Riskbedömning, åtgärder och kontrollaktiviteter 4
2.3 Övervakning 6
2.4 Försäkran om internkontroll 6

3 Regionrevisorernas samlade bedömning 7

4 Behandling av styrningsrapporten 8

1 Efterlevande av styrande direktiv

1.1 Efterlevande av fastställt reglemente

Trafiknämnden fullgör regionens uppgifter som regional kollektivtrafikmyndighet enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik och ansvarar för kollektivtrafiken på land och till sjöss.

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

Det åligger trafiknämnden att besluta om allmän trafikplikt, att upphandla varor, tjänster och entreprenader, att ingå avtal om allmän trafik samt ingå övriga avtal vad avser kollektivtrafik på land och till sjöss. Avtal hänförliga till kollektivtrafiken på land överlåts efter ingående till AB Storstockholms Lokaltrafik. Avtal hänförliga till kollektivtrafiken till sjöss överlåts efter ingående till Waxholms Ångfartygs AB. Trafiknämnden har i uppdrag att sköta förvaltningen av AB Storstockholms Lokaltrafiks och Waxholms Ångfartygs AB:s avtal och tillgångar och därvid företräda bolagen i frågor hänförliga till sådan förvaltning.

Trafiknämndens verksamhet har under 2019 bedrivits i enlighet med fastställt reglemente.

1.2 Efterlevnad av regionövergripande styrande dokument

Förvaltningen har efterlevt de policyer och regelverk som fullmäktige eller annat centralt organ beslutat om. I de fall avsteg görs från styrdokument beslutas det i särskild ordning i enlighet med det aktuellt styrdokument föreskriver.

2 Intern kontroll

Intern kontroll definieras som en process där nämnden, ledningen i förvaltningen och övrig personal samverkar för att med rimlig grad av säkerhet se till att nämnden:

- uppfyller fastställda mål, bedrivs effektivt och ändamålsenligt,
- följer tillämpliga lagar, föreskrifter, avtal och styrande dokument,
- bedrivs säkert så att verksamheten skyddas samt,
- har tillförlitlighet i rapportering och information.

Intern kontroll inom regionen utgår från COSO-modellen, vilket 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
- åtgärder och kontrollaktiviteter
- information och kommunikation
- övervakning

2.1 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.

2.2 Riskbedömning, åtgärder och kontrollaktiviteter

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 ”Policy för internkontroll för Stockholms läns landsting och bolag” från 2013. 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. För det aktuella verksamhetsåret finns en särskild plan för uppföljning av de föreslagna riskhanteringsåtgärderna med syfte att följa upp att åtgärder för riskhantering fungerar tillfredsställande inom trafikförvaltningens verksamhet. Genom den tertialvisa ledningsrapporteringen görs uppföljning som redovisas i särskild ordning till trafiknämnden och till regionledningskontoret.
Regionfullmäktige har under 2019 fastställt riktlinje för intern kontroll inom Region

Stockholm.
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 och uppföljning av kontroller samt åtgärder (testning). Det pågår ett arbete med en huvudprocesskarta som är starten för denna förändringsresa mot ett tydligare processorienterat arbetssätt på sikt.
En gemensam sektion för Risk och intern kontroll håller även på att byggas upp inom trafikförvaltningen för att på så sätt ytterligare stärka upp arbetet inom området. Det pågår även ett arbete med att utveckla och ta fram rutiner och instruktioner avseende risk och intern kontroll med utgångspunkt från Regionens riktlinje för att i mer detalj konkretisera arbetet med risk och intern kontroll inom trafikförvaltningen.

Enligt trafikförvaltningens rutin för framtagande av plan för intern kontroll genomförs riskanalyser inom förvaltningens olika avdelningar vilka sedan rapporteras till förvaltningens ledningsgrupp. Ledningsgruppen tar beslut om vilka av de identifierade riskerna som bedöms ha störst verksamhetsövergripande påverkan där åtgärder alternativt kontroller behöver följas under kommande verksamhetsår varvid dessa risker ligger till grund för verksamhetens plan för intern kontroll.
Sammanfattningsvis visar en analys av trafikförvaltningens riskarbete att de risker som under året har bedömts som de med störst påverkan på verksamheten återfinns inom områden rörande brandskydd, investeringsstyrning, trafikavstängningar och kompetensförsörjning. För dessa risker har åtgärder som planerats att genomföras under innevarande verksamhetsår fortlöpt enligt plan. För vissa risker har åtgärder planerats att genomföras under flera år varvid de kommer följas upp som en del i den löpande riskbedömningen.
Den risk som under den senaste uppföljningen bedöms ha eskalerat i möjlig negativ påverkan på förvaltningens riskexponering berör hur avtalskonstruktionen i samband med samverkansprojekt med annan part kan ha en negativ påverkan på trafikförvaltningens möjligheter att styra slutkostnader och teknikval för bästa livscykelkostnader. Ett flertal åtgärder för att hantera risken har genomförts under året och dessa åtgärder kommer även pågå under år 2020. En central aspekt för att hantera risken är att etablera ett proaktivt arbetssätt där principiella ställningstaganden tydliggörs i tidiga skeden av projekten.
Den fördjupande analysen visar även att ett flertal av de risker som identifierats kan, om de materialiseras, påverka flera delar av verksamheten varför ett samarbete mellan avdelningarna krävs för att hantera dessa. För dessa risker återfinns riskägare inom en del av verksamheten, denne leder och koordinerar arbetet med riskhanterande åtgärder i vilket andra verksamhetsdelar deltar.
En verksamhetsövergripande utkomst av genomförda riskbedömningar är att förvaltningen under verksamhetsåret samlat arbetet med riskhantering och intern kontroll i en sektion vilken bl.a. kommer arbeta med att utveckla metodik och verksamhetsstöd for att ytterligare stärka förvaltningens förmåga inom det verksamhetsintegrerade arbetet med riskhantering och intern kontroll.

2.3 Övervakning

Efterlevnad av styrande dokument

Trafikförvaltningen arbetar i enlighet med ”Policy för internkontroll för Stockholms läns landsting och bolag” från 2013 och det pågår även ett arbete med att utveckla och ta fram rutiner och instruktioner avseende risk och intern kontroll med utgångspunkt från Regionens riktlinje för att i mer detalj konkretisera och arbetet med risk och intern kontroll inom trafikförvaltningen.

Hantering av brister och avvikelser

Trafikförvaltningens internrevision utför särskilda granskningar av efterlevnaden av intern styrning och kontroll inom förvaltningen och att föreslagna förbättringsåtgärder genomförs.
Regionrevisorerna och trafikförvaltningens internrevision har i revisionsrapporter identifierat brister i intern styrning och kontroll. Verksamheten har med några undantag valt att åtgärda bristerna. Undantagen är för de interna revisionerna dokumenterade i så kallade riskacceptanser vilka registreras, diarieförs och följs upp av internrevisionen.
Förvaltningschefen hämtade per slutet av 2019 in bekräftelse från samtliga linjeansvariga chefer angående försäkran att nödvändiga åtgärder vidtagits för att uppnå tillräcklig intern kontroll inom trafikförvaltningen inklusive färdtjänstverksamheten och SL-koncernen (inklusive Waxholmsbolaget).
Regionrevisorernas samlade bedömning avges i årsrapporten. Denna väntas vara klar i maj 2020.

2.4 Försäkran om internkontroll

Nämnden ska försäkra sig om att den interna kontrollplanen genomförs och vid behov vidta åtgärder som säkerställer att den interna kontrollen är tillräcklig. Förvaltningschefen ska regelbundet rapportera till nämnden om hur den interna kontrollplanen genomförs och, hur den interna kontrollen fungerar samt föreslå åtgärder för att säkerställa att den interna kontrollen är tillräcklig. Brister i den interna kontrollen ska omedelbart rapporteras till nämnden. Vid misstanke om brott ska styrelsen utan oskäligt dröjsmål vidta åtgärder och informera regionens ledning och regionrevisorerna.

Nämnden har försäkrat sig om att man genom förvaltningschefen vidtagit nödvändiga åtgärder för att uppnå en tillräcklig internkontroll inom verksamheten, i enlighet med Policy för internkontroll LS 1303-0431/ bilaga 5 i budget för Region Stockholm.

3 Regionrevisorernas samlade bedömning

Regionrevisorernas samlade bedömning avges i årsrapporten. Denna väntas vara klar i maj 2020.

4 Behandling av styrningsrapporten

Denna styrningsrapport ingår som en bilaga till verksamhetsberättelsen och har behandlats av nämnden den 18 februari 2020.

Frågeformulär avseende uppföljning av regionens inköp och upphandlingar år 2019

Frågeformuläret syftar till att besvara hur förvaltningar och bolag arbetat med inköp och upphandling utifrån regionens inköpspolicy. För definitioner och underliggande viljeriktning och krav kopplat till nedanstående frågor, vänligen se inköpspolicyn och riktlinjer för inköp.

Notera att samtliga monetära frågor avser belopp ex. moms.

Uppgiftslämnare och kontaktperson:

Resultatenhet	Kontaktperson	E-postadress	Telefonnummer
Trafikförvaltningen	Daniel Bergman	daniel.j.bergman @sll.se	070-7863862

1. Inköps- & upphandlingsvolymer år 2019

1.1. Ange er totala inköpsvolym i SEK: 22 353 MSEK

Den totala inköpsvolymen fördelas:

Färdtjänsten (egen nämnd)	0,4 % (100 MSEK)
Waxholmsbolaget	2,5 % (556 MSEK)
SL och Trafikförvaltningen	97,1 % (21 696 MSEK)

1.2. Ange antalet slutförda upphandlingar över gränsen för direkt-upphandling för LOU/LUF samt det totala upphandlingsvärdet för dessa. Särskilj lokala upphandlingar, lokalt samordnade upphandlingar och centralt samordnade upphandlingar.
Här avses upphandlingar som avslutats under år 2019, d v s där avtal tecknats. Avrop, beställningar och förnyade konkurrensutsättningar tas inte med.
Upphandlingsvärdet avser det sammanlagda avtalsvärdet, inklusive optioner.

Den myndighet som genomfört en samordnad upphandling redovisar denna i enkäten.

Upphandlingar över direktupphandlingsgränsen		
Upphandling	Antal upphand-lingar, totalt	Totalt upphand-lingsvärde (Mkr)
Lokala upp-handlingar	38	9722
Lokalt samordnad upphandling	0	0
Centralt samordnad upphandling	0	0

Av de 38 upphandlingarna är:
Färdtjänstnämnden 2 stycken, 2 480 MSEK
Trafiknämnden 36 stycken, 7 241 MSEK

1.3. Om möjligt - ange antalet slutförda direktupphandlingar och det totala upphandlingsvärdet för dessa.

Antal direktupphandlingar och upphandlingsvärde år 2019		
Upphandling	Antal	Totalt upphandlingsvärde (Mkr)
Under gällande direktupphandlingsgräns	20	6
Över gällande direktupphandlingsgräns, med synnerliga skäl	21	332

En uppdelning av direktupphandlingar i Trafiknämnden och Färdtjänstnämnden går inte att göra då inköpen kopplas till beställarens organisatoriska tillhörighet snarare än nämnd. Inga beställare finns från Färdtjänsten, men direktupphandlingar genomförda av exempelvis IT kan göras för att gagna Färdtjänsten.

1.4. Om ni saknar kännedom om antal och värdet av genomförda direktupphandlingar, beskriv omständigheterna:

Vi känner till de direktupphandlingar som gjorts genom sektion Inköp och upphandling. Mörkertalet är stort och uppföljning är svår utan ett inköpssystem eller en fakturahanteringsprocess som kopplar till avtal.

2. Hållbarhet

2.1. I hur många upphandlingar (exkl. direktupphandlingar) där avtal har tecknats år 2019 har främjandet av hållbarhet beaktats i enlighet med inköpspolicyn?

Upphandlingar där regionens hållbarhetsmål beaktats år 2019	
	Antal upphandlingar, totalt
Lokala upphandlingar	29
Lokalt samordnad upphandling	-
Centralt samordnad upphandling	-

27 stycken inom Trafiknämnden (av 36 avslutade upphandlingar) och 2 stycken inom Färdtjänstnämnden (av 2 avslutade upphandlingar).

3. Avtal

3.1. Om möjligt - ange hur stor andel av er inköpsvolym som är avropad på lokalt- eller centralt samordnade avtal.

Andel inköpsvolym på avtal år 2019		
	Andel i %	Andel i SEK
Lokalt samordnade avtal	i.u.	i.u.
Centralt samordnade avtal	i.u.	i.u.

3.2 Om ni saknar kännedom om andelar enligt ovan, beskriv omständigheterna: *Trafikförvaltningen kan inte systemmässigt koppla genomförda avrop till avtal.*

4. Strategiskt arbetssätt i inköpsprocessen

Samtliga frågor avser processer som slutförts 2019 och som enligt myndighetens bedömning har stor verksamhetspåverkan och/eller

stor ekonomisk påverkan på den upphandlande myndighetens budget.

4.1. Ange andel (%) slutförda upphandlingar som har föregåtts av strategisk analys och planering, i form av studie: *71 % totalt. 25/36 på Trafiknämnden och 2/2 på Färdtjänstnämnden.*

4.2. Ange andel (%) slutförda upphandlingar som har ingått i en långsiktig (minst tvåårig) upphandlingsplan: *39 % totalt. 13/36 på Trafiknämnden och 2/2 på Färdtjänstnämnden*

4.3. Ange andel (%) slutförda upphandlingar där leverantörsmarknaden fått möjlighet att i processen påverka eller intyga att upphandlingsdokument är tydliga, transparenta och kalkylerbara: *37 % totalt. 14/36 på Trafiknämnden och 0/2 på Färdtjänstnämnden.*

4.4. Ange andel (%) pågående inköpsprocesser som har ett tydligt dokumenterat kalkylarbete inkluderat förkalkyler, skuggkalkyler samt efterkalkyler: *39 % totalt. 13/36 på Trafiknämnden och 2/2 på Färdtjänstnämnden.*

4.5. Om möjligt - ange andel (%) av er inköpsvolym som är kategoristyrd: *8 % totalt. 8 % på Trafiknämnden och 29 % på Färdtjänstnämnden.*

5. Uppföljning

5.1. Ange andel (%) förvaltade avtal som följs upp systematiskt för att säkerställa att regionen får rätt värde, att avtal efterlevs och att man ej använder oseriösa leverantörer:

Okänd andel.

5.2. Beskriv kortfattat hur ovan säkerställs: *Inget gemensamt arbetssätt eller uppföljningssystem finns.*

5.3. Ange om- och på vilket sätt ni tillser att inköp sker leverantörstroget i enlighet med de avtal som ingåtts:

Viss uppföljning görs i spendanalysverktyg av hur stor andel av förvaltningens fakturor som görs mot kända avtal. I nuläget blir det inga konsekvenser för att köpa utanför upphandlade avtal.

5.4. Beskriv kortfattat hur ni tillser att kunskap och lärdomar från uppföljning av upphandling, avtal och leverantörer används i utvecklingen av inköpsarbetet:

Återmatning sker som ett steg i slutfasen av större upphandlingar (exempelvis trafik). Viss uppföljning och återmatning sker även genom avstämningar med ramavtals- och avtalsförvaltare, främst när nya avtal ska upphandlas. Inget arbetssätt finns för löpande återmatning.

6. Resurser i inköpsprocessen

6.1. Här anges hur många genomsnittligt antal årsarbetare inkl. konsulter (**ej personer**) som arbetar med inköp. (OBS! Om en medarbetare i sin tjänst till viss del har arbetsuppgifter i inköpsprocessen så uppskattar Ni hur stor respektive del är). **De som avropar ute i verksamheten skall ej tas med här.**

	Antal årsarbetare inkl. konsulter:
Inköpare (avropare/beställare)	1,5
Upphandlare	18
Inköpscontroller	1
Analytiker	0
Inköps/ upphandlingschef	1
Avtalsförvaltare	80*
Systemförvaltare	23*
Kategoriledare	4
Inköpsassistent	0
Övriga inköpsresurser	

**) Avtalsförvaltare består av rollerna 4 avtalscontrollers, 96 affärsförvaltare. Systemförvaltarna består av 28 IT-*

förvaltare och 1 systemförvaltare. Antaget årsarbete inom inköp är 80 % av antalet huvuden. Ingen uppgift finns om fördelningen mellan arbete mot Trafiknämnden och Färdtjänstnämnden.

6.2. Anser ni att ni på egen hand eller genom SF upphandling har tillräckliga resurser för att genomföra myndighetens inköp i enlighet med inköpspolicyn, lagar och andra styrande dokument? Svar: *Nej. Upphandlingsfasen har tillräckliga resurser, men förstudier och förvaltning är underdimensionerat.*

6.3. Beskriv kortfattat hur ni upprätthåller och utvecklar kompetensen hos den personal som arbetar med inköpsrelaterade frågor:

Kompetensutveckling diskuteras i PU-samtal samt löpande under året. En kompetensförsörjningsplan finns inte men är under framtagande för trafikförvaltningen.

6.4. Har ni en utsedd inköpsansvarig person i enlighet med inköpspolicyn? Svar:

Ja.

6.5. Beskriv kortfattat hur ni tillser att kunskap och kompetens i verksamheterna vad gäller sak- och behovskunskap tas tillvara i inköpsarbetet:

Verksamhetens kunskaper går in i de förstudier samt beslutsunderlag som tas fram innan upphandling startar, främst för större och komplexa affärer. De tas även med i de kategorier där arbete pågår.

7. Överprövningar

7.1. Ange antal överprövade upphandlingar med lagakraftvunna domar under år 2019 och där myndigheten fått rätt.

	Myndigheten har fått rätt och ärendet har blivit:		
	- avslaget	- avskrivet	- återkallat
Antal:	7	1	0

Alla ärenden är för Trafiknämnden. Färdtjänstnämnden har inte haft några domar som vunnit laga kraft under 2019.

7.2. Ange antal överprövade upphandlingar med lagakraftvunna domar under år 2019 där anbudsgivaren fått rätt eller där domstolen dömt att upphandlingen ska göras om.

	Myndigheten har ålagts att:	
	göra en rättelse	göra om upphandlingen
Antal:	0	1

Alla ärenden är för Trafiknämnden. Färdtjänstnämnden har inte haft några domar som vunnit laga kraft under 2019.

8. Ökad eller minskad konkurrens vid upphandling

8.1. Ange median för antal anbudsgivare som deltagit i genomförda upphandlingar under 2019: *3, både totalt samt för Trafiknämnden och Färdtjänstnämnden.*

Region Stockholm

Diarienummer
RS 2019-0242

Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

Bilaga A1 Uppdrag

ÅR 2019

Innehållsförteckning

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

1 Uppdrag

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

Status för uppdrag per mål	Ej påbörjad	Pågående enligt plan	Pågående med avvikelse	Avslutad
Långsiktigt hållbar ekonomi	1	2	0	4
En hållbar region Stockholm	0	2	0	4
Attraktivkollektivtrafik i ett hållbart transportsystem	0	10	3	5
Summa	1	14	3	13

1.1 Långsiktigt hållbar ekonomi

1.1.1 Ett resultat i balans

Uppdrag	Status	Kommentar
Överlåta 80 000 aktier i Waxholms Ångfartyg AB **Beskrivning** att uppdra åt regionstyrelsen att skyndsamt återkomma med förslag om att tidigast från och med den 1 juni 2019 överlåta 80 000 aktier i Waxholms Ångfartyg AB från Landstingshuset i Stockholm AB till AB Storstockholms Lokaltrafik till en köpeskilling som motsvarar det bokförda värdet i Landstingshuset i Stockholm AB per 31 december 2018 **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Beslut budget	Avslutad	**Delår 2019** Uppdraget är genomfört, aktier i Waxholms Ångfartyg AB är överfört från Landstingshuset i Stockholm AB till AB Storstockholms Lokaltrafik per den 1 juli 2019.
Utredning om indexering av SL-taxan **Beskrivning** Trafiknämnden ska under 2019 genomföra en utredning om indexering av SL-taxan **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	Avslutad	**ÅR 2019** Utredningen är genomförd och var en del i budgetprocessen och är nu avslutat i samband med att budgeten för 2020 inklusive biljettpriser är beslutad av Regionfullmäktige. Fortsatt arbete sker som en del i det årliga budgetarbetet.

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

1.1.2 Hållbar investeringsutveckling

Uppdrag	Status	Kommentar
Principöverenskommelse Nacka centrums bytespunkt **Beskrivning** uppdra åt trafiknämnden att ansvara för principöverenskommelse avseende Nacka centrums bytespunkt samt resultat av genomförd åtgärdsvalsstudie för samordnad trafikplanering centrala Nacka. **Diarienr** LS 2017-0297 Löpande **Beslutat av** Regionfullmäktige 2017 **Uppdragstyp** Beslut löpande	Avslutad	**Delår 2019** Trafiknämnden bekräftar ansvaret för principöverenskommelse avseende Nacka centrums bytespunkt samt resultat av genomförd åtgärdsvalsstudie för samordnad trafikplanering centrala Nacka. En principöverenskommelse som reglerar fortsatt gemensamt arbete med Nacka kommun och Trafikverket för Nacka C beslutades av LF i maj 2017. Principöverenskommelsen reglerar på övergripande nivå samverkan mellan trafikförvaltningen, Nacka kommun och Trafikverket för mötesplats Nacka vilket bland annat innefattar en ny bussterminal. Principöverenskommelsen styr arbetet i planeringsfasen och ska ersättas av ett genomförandeavtal när parterna går in i genomförande. Arbetet med att ta fram ett genomförandavtal som ska ersätta principöverenskommelsen pågår. Förhandlingar om finansiering pågår och därefter kan genomförandeavtal upprättas.
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**	Pågående enligt plan	**ÅR 2019** Trafikförvaltningen utreder tillkommande investeringsbehov för befintlig tunnelbana inom ramen för flera olika projekt (Bytespunkt Gullmarsplan, Barkarby och Nacka, Anpassning trafikstyrning och Övergripande utredningar till befintligt system) och aktiviteter på trafikförvaltningen. Planering för Bytespunkt Barkarby och Nacka pågår och underlag för beslut om fortsatt genomförande tas fram under 2020. Utredningsarbetet för ny bytespunkt Gullmarsplan är pausat på grund av nya förutsättningar, dialog pågår med Stockholm för att klargöra fortsatt samverkan. Utredning om övergripande utredningar till befintligt system som avser strategiska investeringar till följd av utbyggnaden av tunnelbanan pågår utifrån beslut i trafiknämnden i juni 2019. Inriktningsbeslut för anpassning av trafikstyrningssystem som syftar till att säkerställa integration och nödvändiga

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

Uppdrag	Status	Kommentar
Diarienr LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag		

1.2 En hållbar region Stockholm

1.2.1 Region Stockholms påverkan på klimatet ska minska

Uppdrag	Status	Kommentar
Kommunicera att kollektivtrafik är ett grönt sätt att resa **Beskrivning** Regionen ska tydligt kommunicera att kollektivtrafik är ett grönt sätt att resa, däribland ska miljömärkning av kollektivtrafiken utredas. **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	▶ Pågående enligt plan	**ÅR 2019** Miljömärkning eller motsvarande ger oss goda förutsättningar till att synliggöra SL:s miljöarbete (och därmed Region Stockholm/Trafikförvaltningen) och hur vi tillsammans med våra resenärer bidrar till en hållbar utveckling i regionen. Det ger positiva effekter på flera nivåer - externt som internt. Den miljömärkning som skulle kunna vara aktuell för regionens kollektivtrafik är Svenska Naturskyddsföreningens (SNF) ”Bra miljöval”. Kommunikationskampanjer med budskapet att kollektivtrafik är ett miljövänligt sätt att resa genomfördes framgångsrikt under 2019 – och arbetet fortsätter 2020.

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

Uppdrag	Status	Kommentar
Utarbeta styrdokument för säkerhet **Beskrivning** att uppdra åt nämnder, styrelser och bolag inom Stockholms läns landsting att utarbeta styrdokument för säkerhet i enlighet med landstingsstyrelsens riktlinjer för säkerhet. **Diarienr** LS 2015-0093 Löpande LS 1407-0877 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2016 **Uppdragstyp** Beslut löpande	✔ Avslutad	**ÅR 2019** 1) Ny trafiksäkerhetspolicy för färdtjänsten fastställdes av FTN i december 2019. 2) Trafikförvaltningens uppdaterade säkerhetsskyddsanalys blev fastställd av FC 2019-11-14. 3) Uppdaterad riktlinje för brandskydd, med underliggande bestämmelser är under granskning och beräknas fastställas under Q1-2020. Arbetet med att utarbeta och uppdatera styrdokument för säkerhet är ett kontinuerligt arbete som kommer att fortsätta under 2020 och kommande år i den löpande verksamheten.

1.2.3 Skattepengar ska frigöras till kärnverksamhet

Uppdrag	Status	Kommentar
Fastställa ny tjänstemannaorganisation **Beskrivning** Uppdra åt landstingsstyrelsen, hälso- och sjukvårdsnämnden, trafiknämnden, tillväxt- och regionplanenämnden, vårdens kunskapsstyrningsnämnd, fastighets- och servicenämnde, färdtjänstnämnden, kulturnämnden, patientnämnden, karolinska universitetssjukhuset samt Stockholms läns sjukvårdsområde att fastställa ny tjänstemannaorganisation under respektive nämnd med anledning av den nya politiska organisationen **Diarienr** LS 2018-0680 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2018 **Uppdragstyp** Beslut löpande	✔ Avslutad	**Tertial 1 2019** Struktur (ekonomi, rutiner etc) är etablerad för den nya färdtjänstnämnden och övrig ny politisk organisation.
Trafiknämnden tar fram en effektiviseringsplan som ska implementeras för den egna verksamheten. **Beskrivning** För att bidra till målet om att frigöra skattepengar till kärnverksamhet och samtidigt skapa resurser för utvecklad trafik ska trafiknämnden ta fram en effektiviseringsplan som ska implementeras för den egna och administrativa verksamheten. **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	▶ Pågående enligt plan	**ÅR 2019** Under 2020 avslutas arbetet med att ta fram en effektiviseringsplan som kommer att implementeras under planperioden. Syftet med effektiviseringsplanen är för att frigöra resurser till kärnverksamheten. Ett första steg omfattar effektivisering av beställarorganisationen på 2 procent fördelad på personalkostnader, specialistkonsulter och övriga administrativa omkostnader. Utöver ovan uppdrag arbetar trafikförvaltningen med ett antal andra åtgärder för att effektivisera hela verksamheten Utveckling av förvaltningens systemstöd och datahantering för att stärka analyskapacitet, uppföljning och styrning Implementering av ny huvudprocesskarta som ska bidra till tydlighet kring gemensamma arbetssätt inom trafikförvaltningen, och implementering av en uppdaterad leda- och styraprocess som tydliggör hur trafikförvaltningen leds och styrs i en gemensam riktning. Fortsatt utveckling av investeringsstyrning med fokus på att ta hem effekter av tidigare genomförda aktiviteter inom området. Fortsatt arbete med att skapa långsiktigt mer effektiva trafikavtal genom utvecklad samverkan mellan parterna, nedbrutna handlingsplaner i avtalen samt konsekvent uppföljning av avtalen med efterkalkyler och strategisk måluppföljning. Implementering samt uppbyggnad av digitaliserade informationshanteringsprocesser med tillhörande system

Uppdrag	Status	Kommentar
		såsom asset managementsystem, tekniskt informationssystem, tillträdeshanteringssystem, larmhanteringssystem samt felrapporteringssystem. En digitaliserad anläggningsstruktur integrerat med ett underhållssystem ger, med metoder och arbetssätt för en aggregerad information av anläggningen, förutsättningar för effektivare arbetssätt.
Utse innovationsansvarig **Beskrivning** Samtliga nämnder och bolag ska utse en innovationsansvarig. **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	✔ Avslutad	**Delår 2019** Utsedd som innovationsansvarig på Trafikförvaltningen är Jens Plambeck, chef för avdelningen Strategisk utveckling.
Avsätta medel för utveckling, innovation och förnyelse **Beskrivning** Samtliga nämnder och bolag ska avsätta egna medel för att aktivt stödja utveckling, innovation och förnyelse som bidrar till en högkvalitativ och kostnadseffektiv verksamhet samt en god arbetsmiljö **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	✔ Avslutad	**Delår 2019** Medel finns avsatta i budget för utveckling, innovation och förnyelse. Arbetet med digital transformation påbörjad. Utveckling av trafikinformation, biljett och betallösningar samt utveckling av datalagring och analys. Ökad processorientering och tydligare ledning och styrning kommer att bidra till ett mer innovativt och effektivt arbetsklimat för trafikförvaltningen.

1.3 Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem

1.3.1 Attraktiva resor

Uppdrag	Status	Kommentar
Försök med WÅAB-resor med SL periodkort **Beskrivning** att uppdra åt trafiknämnden att under 2018 genomföra försök med att möjliggöra resor med Waxholms Ångfartygs AB med SL:s periodkort under höst, vinter och vår **Diarienr** LS 2017-0452 Mål och budget 2018 nr 45 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2018 **Uppdragstyp** Beslut budget	✔ Avslutad	**Delår 2019** Försöket är genomfört och enligt beslut i Trafiknämnden den 14 maj 2019 nu permanentat i lågsäsong. Implementering av nödvändiga förändringar såsom till exempel system, information mm pågår.
Utveckla service och intäkter i kollektivtrafiken **Beskrivning** För att utveckla såväl service som intäkter i kollektivtrafiken ska möjligheten till exempelvis butiker, kiosker, källsortering och reklam i anslutning till kollektivtrafiken utvecklas. Trafiknämnden ska under 2019 ta fram en utvecklingsstrategi för kollektivtrafikens kompletterande service och intäkter kopplat till detta. **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	❗ Pågående med avvikelse	**ÅR 2019** Information om trafikförvaltningens arbete med att utveckla intäkter från lokaler, service och tjänster samt reklam presenterades för Nämnden i december. Arbetet med utveckling av reklamintäkter pågår och nya platser skapas även om utvecklingen bromsas av problem med bygglov och argumentation mot reklam. Aktiviteter för att driva etableringen av digital reklam i bussväderskydd pågår. Totalt har 22 av 49 sökta (per den 4 december 2019) bygglov för digitala reklamvitriner i bussväderskydd beviljats. Vad avser utveckling av övriga kommersiella intäkter har trafikförvaltningen tagit fram förslag på vilka typer av service och tjänster vi bör komplettera med samt möjliga platser. Den 15 november invigdes ett helt nytt sopsorteringskärl vid Hornstull.
Genomföra en satsning med ökad närvaro av personal i mobila kundservicefunktioner. **Beskrivning** För att vid planerade eller oplanerade händelser snabbt och i större omfattning än idag kunna bistå resenärerna med god service och trafikinformation, ska nämnden under 2019 genomföra en satsning med ökad närvaro av personal i mobila kundservicefunktioner. **Diarienr**	✔ Avslutad	**ÅR 2019** Pilotdrift av mobila kundtjänstteam har genomförts under 2019 samtidigt har trafikförvaltningen arbetat med att utveckla arbetssättet för att öka resenärsnyttan. Utvärdering är genomförd och beslut har fattats att tjänsten ska permanentas och vidareutvecklas.

Uppdrag	Status	Kommentar
LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag		
Upphandla och på prov installera plattformsbarriärer **Beskrivning** Trafiknämnden ska under 2019 upphandla och på prov installera plattformsbarriärer på två tunnelbanestationer. **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	▶ Pågående enligt plan	**ÅR 2019** Trafikförvaltningen har under 2019 föreslagit och fått beslutat av Trafiknämnden att genomföra fullskaletestet på Bagarmossen samt föreslagit en teknisk lösning som är mer standardiserad. Det medför att start av fullskaletest plattformsbarriärer tidigast kan ske våren 2021.
Utreda förbättrad möjlighet att integrera cykeln i kollektivtrafiken **Beskrivning** Som en del av arbetet med smidiga och framkomliga resor ska blandpendling främjas. Trafiknämnden ska därför under 2019 utreda förbättrad möjlighet att integrera cykeln i kollektivtrafiken och främjad möjlighet till cykelförvaring i kollektivtrafiken. **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	▶ Pågående enligt plan	**ÅR 2019** Under 2019 har ett PM med syftet att klargöra trafikförvaltningens roll och uppdrag gällande cykelfrågor i Region Stockholm samt redogöra för tidigare och pågående arbete gällande kombinationsresor tagits fram. PM:et beskriver bland annat cykel i SL:s kommunikationskanaler som exempelvis reseplanerare, cykel på fordon (ffa lokalbana), cykelparkeringar samt cykelperspektiv i trafikförvaltningens styrande och stödjande dokument. Under 2020 fortsätter trafikförvaltningen arbetet med att utreda förbättrad möjlighet till att integrera cykeln i kollektivtrafiken och främja möjligheten till cykelförvaring i kollektivtrafiken. Trafikförvaltningen avser återkoppla till trafiknämnden avseende det fortsatta arbetet.
Utreda påstigning genom bussens alla dörrar **Beskrivning** Trafiknämnden ska under 2019 utreda påstigning genom bussens alla dörrar på stombusslinjerna. **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	▶ Pågående enligt plan	**ÅR 2019** Ett arbete pågår med nulägesanalys av hållplatstid för stombussarna samt möjliga effekter i form av förkortad total restid vid påstigning genom bussens alla dörrar. De samhällsekonomiska effekterna samt möjlig påverkan av resande utan biljett kommer att studeras på övergripande nivå. Kvalitetsgranskning av data och rapport pågår. Rapporten beräknas vara klar under våren 2020.

Framkomlighetskommissionens arbete ska trappas upp **Beskrivning** Framkomlighetskommissionens arbete ska trappas upp under 2019. Kommissionen ska utreda och föreslå ett paket av åtgärder som ökar framkomligheten och kortar restiderna med buss samt redovisa konsekvenser av och kostnader för dessa. Samarbetet ska identifiera knutar som måste lösas och lyfta dessa i arbetet. Åtgärderna som Framkomlighetskommissionen ska utreda och föreslå ska omfatta, men inte begränsas till, fler busskörfält, ökad signalljusprioritering, koordinerad planering vid vägarbeten och prioritering av kollektivtrafiken i vägrummet. Viktiga underliggande mål med Framkomlighetskommissionens arbete ska vara att möjliggöra Bus Rapid Transit-lösningar och ökad busstrafik på tvären samt snabbare innerstadstrafik. Framkomlighetskommissionen ska återrapportera uppdraget till trafiknämnden. **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	Pågående enligt plan	**ÅR 2019** Avsiktsförklaringen med tillhörande handlingsplan för 2020 är framtagen tillsammans Stockholms stad och Trafikverket. Inom arbetet Grönt ljus Stombuss har två sträckningsstudier slutförts under året, och två fortsätter in på 2020. Två stråkstudier pågår. Sträckningsstudierna visar på vilken sträcka som stombussen ska köra. I stråkstudierna identifieras åtgärder för ökad framkomlighet. För stomlinjerna 178 och 179 är framkomlighetsåtgärder och efterföljande uppföljning genomförd. Resultaten visar på positiv effekt. Avsiktsförklaringen med tillhörande handlingsplan för 2020 är framtagen tillsammans Stockholms stad och Trafikverket.
Samordning av utvecklingen av smarta mobilitetslösningar i Stockholmsregionen **Beskrivning** Trafiknämnden ska under 2019 lämna förslag på hur Region Stockholm kan ta en ledande roll i samordning av utvecklingen av smarta mobilitetslösningar i Stockholmsregionen som tillgodoser behov av resande från dörr till dörr. **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	Pågående med avvikelse	**ÅR 2019** Utvecklingen av mobilitetslösningar går relativt långsamt i branschen och även om dialog pågår och initiativ tas har formerna inte satt sig. En statusrapport avseende trafikförvaltningens arbete med kombinerade mobilitetstjänster lämnades i informationsärende i trafiknämnden november 2019. Fyra piloter inom kombinerad mobilitet har planerats för lansering mot resenär. Olika arbeten med kommersiella, legala och tekniska aspekter har genomförts för att kunna lansera piloterna. För mer information om dessa arbeten, förberedande åtgärder och startade piloter hänvisas till redovisningen i informationsärendet Statusrapport Kombinerad mobilitet hösten 2019 (SL 2016-0856).

Försök med digitala försäljningsombud **Beskrivning** Trafiknämnden under 2019 ska låta genomföra försök med digitala försäljningsombud. **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	Pågående med avvikelse	**ÅR 2019** Digital försäljning av SL-biljetter testas i tjänsten Travis som lanserats i samarbete med Nobina. Tjänsten ger tillgång till kollektivtrafik ihop med andra transportslag som cykel, sparkcykel, bilpool, hyrbil och taxi för att se hur detta påverkar resvanor samt privat bilägande. Även i samarbetet med Movingo inom Mälab erbjuds digitala biljetter. Det finns en utmaning med att starta fler piloter då befintliga resurser är prioriterade till utveckling av nästa biljettsystem.
Utreda nya pendelbåtslinjer **Beskrivning** Trafiknämnden ska under 2019 utreda nya pendelbåtslinjer för att pendelbåtstrafiken i Stockholmsregionen ska utvecklas ytterligare. Två nya försökslinjer ska genomföras med trafikstart 2020 respektive 2021. **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	Avslutad	**ÅR 2019** Utredningen om två nya pendelbåtslinjer på pilotförsök antogs av Sjötrafikutskottet i oktober 2019. Förvaltningen har baserat sitt arbete utifrån den av TN antagna strategiska utredning för pendelbåtstrafik och de särskilda medskick för uppdraget. Dialog med berörda kommuner kring bl a intresse och rimlig tidsplanering för ett genomförande har genomförts för de fem olika studerade alternativen. Förvaltningen föreslår två nya pendelbåtslinjer med möjlig trafikstart 2020 och 2022. Det är endast ett alternativ som är möjligt att starta innan år 2022 då övriga kräver upphandling av trafik och fartyg samt att berörda kommuner anlägger brygghållplatser.

1.3.2 Trygga resor

Uppdrag	Status	Kommentar
Försök med flexibla nattstopp i busstrafiken **Beskrivning** Ett försök med flexibla nattstopp i busstrafiken ska genomföras under 2019. **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	Avslutad	**ÅR 2019** Försöket slutfördes under våren 2019 och återrapportering till trafiknämnden skedde i november. Trafiknämnden godkände utvärderingen av genomfört försök med flexibla nattstopp. Förvaltningen gavs i uppdrag att under 2020 genomföra ytterligare försök innan beslut tas för att lägga in det i ordinarie SL-trafik (nytt uppdrag 2020). TF avser att i dialog med trafikutövare utreda om det finns möjlighet att testa flexibla nattstopp i lämpligt område, inom ramen för ett bredare trygghetsarbete.

1.3.3 Effektiva resor

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

1.3.4 Tillgänglig och sammanhållen region

Uppdrag	Status	Kommentar
Tunnelbanestation Hagalund, Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan, Spårväg syd och Roslagsbanan till City **Beskrivning** uppdra åt trafiknämnden återkomma med till LF med förslag till genomförandeavtal för objekten Tunnelbanestation Hagalund, Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan, Spårväg syd och Roslagsbanan till City **Diarienr** LS 2017-0621 Löpande **Beslutat av** Regionfullmäktige 2017 **Uppdragstyp** Beslut löpande	▶ Pågående enligt plan	**ÅR 2019** Trafikförvaltningen har sedan avtal slöts i Sverigeförhandlingen om storstadsåtgärder i Stockholm, bevakat att genomförandet av de överenskomna objekten inte omöjliggörs utifrån vad som händer i pågående projekt och planeringsprocesser i Stockholms län. Utifrån beslut om förskottering av investeringsmedel har trafikförvaltningen nu börjat förbereda för fortsatt utredning och planering inför genomförande av Roslagsbanan till city och Spårväg syd. Dialog har inletts med kommuner om hur fortsatt samverkan ska ske. När investeringsmedel blir tillgängliga kommer en organisation att tillsättas och projektplaner att börja tas fram tillsammans med berörda kommuner. Trafiknämnden avser att återkomma till regionfullmäktige med förslag till genomförandeavtal för respektive objekt under 2022.
Nya koncept för kollektivtrafik på landsbygden **Beskrivning** att uppdra åt trafiknämnden att efter utvärdering av genomförda pilotförsök med anropsstyrd trafik föreslå nya koncept och riktlinjer för kollektivtrafik på landsbygden **Diarienr** LS 2017-0452 Mål och budget 2018 nr 46 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2018 **Uppdragstyp** Beslut budget	▶ Pågående enligt plan	**ÅR 2019** Arbete pågår inom ramen för upphandling av nya trafikaffärer för busstrafiken (E35-E38). I två (E35 Norrort resp. E38 Norrtälje) av dessa fyra områden är det kravställt att anropsstyrd trafik ska bedrivas som del av trafiklösningen i avtalsområdet f o m den 23 augusti 2021. TF har definierat kravställningen på den anropsstyrda trafiken i den upphandlingsdokumentation som framarbetats och fastställts under upphandlingsfas. Därtill pågår arbete, inom ramen för nuvarande busstrafikavtal (E27 Södertälje och Nykvarn), internt och tillsammans med Nobina för att utvärdera och utveckla ett försök kring anropsstyrd trafik i Södertälje. Erfarenheterna från detta arbete kommer sedan komma till god nytta i den fortsatta utvecklingen av anropsstyrd trafik i såväl befintliga som i kommande trafikaffärer.

Uppdrag	Status	Kommentar
Tillträde kommersiella aktörer i SL:s reseplanerare **Beskrivning** att uppdra åt trafiknämnden att under 2018 pröva att ge tillträde för kommersiella aktörer inom såväl land- som sjötrafik i SL:s reseplanerare **Diarienr** LS 2017-0452 Mål och budget 2018 nr 47 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2018 **Uppdragstyp** Beslut budget	Pågående enligt plan	**ÅR 2019** Funktionen finns på SL.se och Waxholmsbolaget.se. Funktionen planeras lanseras i SL-appen i februari 2020.
Sammanställa mobilitets- och trafikutvecklingsrapport **Beskrivning** att uppdra åt trafiknämnden att sammanställa en årlig mobilitets- och trafikutvecklingsrapport som analyserar regionens olika transporter ur ett systemperspektiv **Diarienr** LS 2017-0452 Mål och budget 2018 nr 48 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2018 **Uppdragstyp** Beslut budget	Avslutad	**Delår 2019** Uppdraget rapporterades och godkändes av TN i juni 2019.
Slutföra utredning om kollektivtrafikförsörjningen av Norra Djurgårdsstaden. **Beskrivning** Under 2019 ska nämnden slutföra en utredning om kollektivtrafikförsörjningen av den framväxande Norra Djurgårdsstaden. Med denna som grund ska nämnden ta initiativ till att bjuda in Stockholm stad och Lidingö stad till dialog för att gemensamt kunna planera, finansiera och genomföra en kapacitetsstark kollektivtrafikförsörjning som återspeglar ambitionerna för bostadsutbyggnaden i Norra Djurgårdsstaden. En förlängning av Spårväg City till Ropsten särskilt ska prövas. Om Lidingö stad eller Stockholm stad är beredda att förskottera eller bidra ekonomiskt till projektets förverkligande så ska detta bejakas.	Pågående enligt plan	**ÅR 2019** Utredningsarbetet håller på att färdigställas.

Uppdrag	Status	Kommentar
Diarienr LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag		
Påbörja arbete med att forma framtidens skärgårdstrafik **Beskrivning** Under mandatperioden ska trafiknämnden påbörja arbete med att forma framtidens skärgårdstrafik. Utredningen ska omfatta både trafikens upplägg, finansiering och framtidens tonnage. Utredningsarbetet ska ske i nära dialog och tillsammans med boende och näringsidkare i skärgården. **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	▶ Pågående enligt plan	**ÅR 2019** Projektet är påbörjat och löper på enligt plan. Projekt planeras att pågå till andra halvan av 2020. Dialog pågår med intressenter såsom kommuner, näringsidkare och fastboende på kärnöarna i skärgården.

Region Stockholm

Diarienummer
RS 2019-0242

Trafiknämnden/trafikförvaltningen

Bilaga Anmodan

Verksamhetsberättelse TN 2019-0069

December 2019

1 Anmodan

Trafikförvaltningen har sex anmodan med följande status.

Ej påbörjad	Ingen anmodan
Pågående enligt plan	Sex anmodan
Pågående med avvikelse	Ingen anmodan
Avslutad	Ingen anmodan

Pågående enligt plan
Regionstyrelsen anmodar samtliga nämnder och bolag att fortsatt säkerställa åtgärder för att minska konsultkostnader och att intensifiera arbetet med att skifta ut konsulter.
RS 2018-1077
ÅR 2019 För att uppnå ett affärsmässigt och effektivt användande av konsulter har Trafikförvaltningen tagit fram en Handbok för konsultanvändning. Handboken ska vägleda organisationen i tillvägagångssätt vid användande och anskaffning av konsulter, för att säkra leverans av rätt kvalitet och till lägsta möjliga kostnad, och för uppföljning och styrning av konsulter. Under 2016 infördes dagboksrapporteringskrav/TF:s timdagboksmall (minimikrav) för konsultfakturor. Månadsvis görs ett slumpmässigt urval på fakturor för att följa upp att timdagbok biläggs konsultfakturan och att konteringen är korrekt. I verksamhetsplan är målet att minska användningen av konsulter. Uppföljning av konsulter (antal och kostnad) är en del av månadsuppföljningen och fördjupat i samband med ledningsrapporteringen tertialvis.
Pågående enligt plan
Regionstyrelsen anmodar de nämnder och bolag där arbete fortfarande pågår med att säkerställa att de nödvändiga interna kontrollerna är på plats för ett effektivt och ändamålsenligt nyttjande av konsulter att intensifiera detta arbete.
RS 2018-1077
ÅR 2019 För att uppnå affärsmässigt och effektivt användande av konsulter har Trafikförvaltningen tagit fram en Handbok för konsultanvändning. Syftet med handboken är att vägleda organisationen i tillvägagångssättet vid användande och anskaffning av konsulter, för att säkra leverans av rätt kvalitet och till lägsta möjliga kostnad, och för uppföljning och styrning av konsulter. Genom användandet av handboken säkerställs: ”Att beställarna har fullgod kunskap om vilka rutiner och regler som gäller vid konsultanskaffning. En tydlig ledning, styrning och uppföljning av konsultuppdrag. Ett tydligt beställaransvar vid konsultanvändning. Ett affärsmässigt perspektiv vid konsultanvändning. Ett professionellt förhållningssätt mot leverantörer och konsulter. Ett minskat konsultberoende. En god erfarenhetsåterföring från konsultuppdrag till Trafikförvaltningen." Uppföljning av konsulter är även en del i den uppföljning och rapportering som görs varje månad och stort fokus läggs från ledningens sida att följa konsultanvändningen. Utöver ovanstående görs stickprov av fakturor regelbundet. I samband med framtagandet av handboken för konsultanvändning gjordes även en personalstrategisk utredning (2016-2017) med som avgjorde inom vilka områden trafikförvaltningen ska ha egna anställda. Den pågående konsultväxlingen är ett led av detta arbete och fortgår under 2019 som del av effektiviseringsplanen. Under T1 2019 bildades sektionen "Risk och Internkontroll" med fokus att stärka intern styrning och kontroll. Sektionen består av sektionschef och tillika riskansvarig, en internkontrollspecialist/ dataanalytiker samt en internkontrollspecialist. Risk Manager har rekryterats och börjar den första februari. Rekrytering av internkontrollspecialist som även kommer följa upp revisionsrekommendationer pågår. Sektionens viktigaste uppdrag är att fortsätta arbetet med att säkra ett internt kontrollramverk vilket på sikt kommer skapa förbättrad internkontroll vid hantering av externt verksamhetsstöd/konsulter.

▶ Pågående enligt plan
Regionstyrelsen anmodar de nämnder och bolag som inte uppnår resultatkrav enligt beslut i fullmäktige att säkerställa åtgärder för en ekonomi i balans. (Waxholms Ångfartygs AB)
RS 2018-1077
ÅR 2019 I enlighet med uppdraget från Regionfullmäktige "att uppdra åt regionstyrelsen att skyndsamt återkomma med förslag om att tidigast från och med den 1 juni 2019 överlåta 80 000 aktier i Waxholms Ångfartyg AB från Landstingshuset i Stockholm AB till AB Storstockholms Lokaltrafik till en köpeskilling som motsvarar det bokförda värdet i Landstingshuset i Stockholm AB per 31 december 2018" har aktier överförts till AB SL den 1 juli 2019. Waxholmsbolaget arbetar via trafikförvaltningen kontinuerligt med att säkerställa kostnadseffektivitet i avtal för trafikdrift och underhållsverksamhet samt arbetar för en effektiv förvaltningsorganisation. Därtill bedriver förvaltningen ett arbete med marknadsfrågor i syfte att öka kollektivtrafikens andel för att stärka intäkterna.
▶ Pågående enligt plan
Regionstyrelsen anmodar de nämnder och bolag med en investeringsverksamhet att intensifiera arbetet med styrning och uppföljning av investeringar genom att proaktivt och löpande arbeta med kvalitetssäkring av investeringarnas prognoser. Status, avvikelser och risker följs upp i landstingets tertial-, delårs- och årsrapportering.
RS 2018-1077
ÅR 2019 Insatser inom investeringsstyrning fortsätter och en pågående genomlysning av arbetssätt i investeringsprocessen ska resultera i tydliggörande av arbetssätt, roller och kompetenskrav, från tidiga skeden till effekthemtagning. Även åtgärder för att stärka den ekonomiska rapporteringen och förbättrat systemstöd. Ett Investeringsråd har etablerats under förvaltningsledningen för att säkerställa framdrift, uppföljning och rapportering samt omprioriteringar av investeringar utifrån verksamhetsplan och budget. Under 2020 kommer fokus vara att implementera Region Stockholms åtgärdsvals- och investeringsprocess.
▶ Pågående enligt plan
Regionstyrelsen anmodar samtliga nämnder och bolag att ytterligare intensifiera sitt arbete med att integrera informations- och it-säkerhet i sina verksamhetsprocesser och att ha ett tydligt fokus på att åtgärda identifierade avvikelser beträffande styrning, ledning och regelefterlevnad inom området.
RS 2018-1077
ÅR 2019 1) Handlingsplanen för informationssäkerhet fastställd av FC 2019-04-26. Punkten 2018:01 i handlingsplanen ”Beslut om införande av ledningssystem för informationssäkerhet” är avklarad (genom handlingsplanens fastställande). Punkten 2018:06 i handlingsplanen ”Informations- och IT-säkerhet i projekt och upphandlingsprocessen” är påbörjad genom att vi numera har nya uppdaterade informations- och it-säkerhetskrav i våra upphandlingar. Arbetet med att genomföra de olika punkterna i planen fortsätter under 2020.
▶ Pågående enligt plan
Regionstyrelsen anmodar samtliga nämnder och bolag att ytterligare intensifiera sitt arbete med säkerhet och krisberedskap.
RS 2018-1077
ÅR 2019 Trafikförvaltningen genomförde 2018 en Risk- och sårbarhetsanalys (RSA) rörande tunnelbanans känsligaste anläggningsdelar. Rapporten hanteras nu av Trafikavdelningens BEST-sektion. Även brandskyddet har inventerats för tunnelbanan och åtgärdsplaner är framtagna för brister som inte kunnat åtgärdas omgående. Parallellt med att kartläggningen har pågått har trafikförvaltningen påbörjat åtgärda brister som har framkommit. Under 2019 genomfördes mellan 800-1000 åtgärder av varierande storleksgrad. Inom ramen för säkerhetsskyddsarbetet aktualiseras även risk- och hotbilden mot verksamheten ur ett antagonistiskt perspektiv genom en uppdatering av TF:s säkerhetsskyddsanalys. Vi har även genomfört riskworkshops i arbetet med att uppdatera den regionövergripande RSA kring extraordinära händelser, som ska tas fram varje mandatperiod. Inför alla trafikupphandlingar och drift- och underhållsupphandlingar sker en ”särskild säkerhetsskyddsbedömning” (enligt SÄPO:s föreskrifter) för att utröna huruvida upphandlingen helt eller delvis behöver omges av säkerhetsskyddsåtgärder.