Region Stockholm

POSTLISTA

Trafiknämnden
Perioden 2020-10-08 - 2020-11-13

Trafiknämnden
2020-11-24

Datum	Från/till	Angående	Handläggning
2020-10-19 TN 2020-1449	Brf Antennen	Bussterminal Slussen	Svar
2020-10-22 TN 2020-1415	Regionrevisorerna	Revisorernas delrapport 2020	
2020-10-08 TN 2020-1370	Mälardalsrådet	Tre rapporter om Stockholm-Mälarregionens infrastrukturutveckling och konkurrenskraft	
2020-10-23 TN 2019-0440	Kalvholmens Tomtägareförening	Sjötrafikutredningen del 1	Ska besvaras
2020-10-26 TN 2020-1442	PRO RPG SPF Seniorerna SKPF Pensionärerna	Reskassan på SL:s bussar	Svar
2020-10-28 TN 2020-1454	Stockholms Stad	Kollektivtrafik nattetid till Norra Djurgårdsstaden	Ska besvaras
2020-11-04 TN 2020-1475	NN	Synpunkter till Trafiknämnden avseende pendeltågslinjen X42	Svar
2020-11-06 TN 2020-1484	PRO Täby Centrum-Näsby	Möjligheter att lösa biljett vid bussresor	Ska besvaras

Från: Nordenblank Johan
Till: schonning.per@gmail.com
Kopia: Registrator Trafikförvaltningen
Ärende: SV: Korta ej av busslinje 76 - lösning vid Slussen söderut finns
Datum: den 12 november 2020 15:26:00

Hej Per

Tack för ditt mejl. Jag kommenterar här kort angående lösningar för ett södergående hållplats läge för linje 76 vid Slussen.

Ordinarie hållplatslägen vid Södermalmstorg försvann då man började bygga där i samband med Katarinavägens öppnande den 26 oktober 2020. I mars 2020 fick trafikförvaltningen besked om att de permanenta dubbla hållplatslägena på Slussbrogatan inte kommer vara på plats när trafiken från Södermalmstorget flyttas utan dröjer 3-4 år. Så istället för permanenta lägen anlades provisoriska enkla lägen längre västerut på Hornsgatan och på Slussbrogatan med ett körfält i varje riktning. Trafikförvaltningen påpekade att linje 76 i sin ordinarie sträckning då inte kan svänga in i Söderledstunneln. Linje 76 trafikeras främst med ledbussar, vilka endast kan köras på ett begränsat antal gator på Södermalm. Det innebär att om man kör vidare Hornsgatan västerut är det först vid Rosenlundsgatan eller Ringvägen det är möjligt att ta sig söderut. Att därifrån komma vidare till Medborgarplatsen och N Hammarbyhamnen skulle bli väldigt tidskrävande och bussarna skulle köras på gator där trafiken redan är tät. Det är inte heller möjligt att trafikera Katarinavägen med linje 76 då det inte finns plats för mer busstrafik där än planerat (vilket innefattar linje 2, 3, 53, 93, 96, 193-195 och 492-497 och i samband med trafikplan 2021 tillkommer även linje 55 då den får ny linjesträckning).

Trafikförvaltningen har under lång tid påtalat vikten av att kunna köra fungerande trafik för alla busslinjer under hela Slussen-projektets byggtid. Gentemot staden har trafikförvaltningen föreslagit ett antal olika lösningar i syfte att få till ett hållplatsläge för linje 76 i södergående riktning vid Slussen. Till exempel ett läge mellan Katarinavägen och Götgatan eller ett läge mellan Götgatan och Guldgränd, där slutsatsen var att det i det första fallet inte finns plats för busshållplats utan att trafiken i korsningen Katarinavägen/Hornsgatan hindras. I det andra fallet uppstår kontakter mellan bussresenärerna och cyklister på ett ofördelaktigt vis. Ett ytterligare läge som tittats på är utanför restaurant Akkurat på Hornsgatan, men det visar sig att en vänstersvängande buss från en hållplats därifrån låser trafiken i korsningen. Även ett läge i själva infartsröret till Söderledstunneln har föreslagits, men inte ansetts fungera av trafik- och personsäkerhetsskäl. På ytan som fanns kvar att diskutera kan staden i nuläget inte tillhandhålla någon acceptabel lösning. Förslag på omläggningar av linje 76 utanför området vid Slussen har framförts, till exempel att linjen ska ta omvägen via Myntgatan–Munkbron i stället för den raka vägen via Skeppsbron, i syfte att låta resenärerna byta till tunnelbanan på andra platser än Slussen. Dessa förslag ser dock trafikförvaltningen och vår trafikutövare Keolis inte som möjliga, dels eftersom körvägen via Myntgatan–Munkbron förlänger restiden, dels eftersom körvägen i fråga inte fungerar ur ett trafiksäkerhets- och framkomlighetsperspektiv i dagens utformning och dels eftersom de stora resenärsströmmarna från Nacka/Värmdösektorn inte kommer åt linje 76 utan ett extra byte.

Trafikförvaltningen har som en temporär lösning från och med den 26 oktober 2020 infört linje 76X som ett komplement till den omlagda linje 76. Linje 76X trafikerar enligt den ordinarie linjesträckningen men då utan uppehåll vid Slussen i södergående riktning. Även linje 66 har dragits om för att till viss mån kunna trafikförsörja områden på Södermalm som påverkats av den omlagda linje 76. Trafikförvaltningen har också hörsammat den kritik som framförts av resenärer med anledning av den omlagda trafiken och jobbar tillsammans med Keolis för att få till stånd en återgång av linje 76 till sin ordinarie sträckning. Vi arbetar så snabbt vi kan med de här förutsättningarna för ett återinförande av linje 76. Det här gör att vi kan återinföra den ordinarie linjesträckningen (dock utan hållplats i södergående riktning) till vintertidtabellskiftet

den 13 december 2020.

Bästa hälsningar

Johan Nordenblank
Sektionschef Buss
Trafikförvaltningen

Från: Per Schönning <schonning.per@gmail.com>
Skickat: den 19 oktober 2020 02:07
Till: Kristoffer Tamssons <kristoffer.tamsons@sll.se>; Registrator Trafikförvaltningen <Registrator.tf@sll.se>
Kopia: Info SD10 ostermalm@stockholm.se <ostermalm@stockholm.se>
Ämne: Korta ej av busslinje 76 - lösning vid Slussen söderut finns

Dagens möte 20201019 med Trafiknämnden i punkt Övrigt bör tilläggas:
OBS! DELA UT DETTA PÅ DAGENS MÖTE!
Utredningen redovisar inte konsekvenserna av avkortning av busslinje 76 söderut från Radiohuset. Bara ett beklagande!

Enligt Keolis förslag blir bara busslinje 4 kvar oavkortad vid Radiohuset. Linje 42, 56 och 76 togs först bort 2015. Efter mailkontakter återlades buss 76 till Oxenstiernsgatan efter att först ha flyttats till Banérgatan med betydligt färre trafikanter.

Det är orimligt att området inte skulle ha två innerstadslinjer, som har så många stora verksamheter inom Sveriges Radio, Sveriges Television, Berwaldhallen, Garnisonen och flera skolor o d, störst bland dem Östermalmsskolan och Banérporten.

Bussarna transporterar inte bara elever från Östermalm. Många olika lärare från från olika stadsdelar till skolorna, förskolor och fritids kommer också med buss.

Boende har ofta sina ärenden runt om i innerstaden, bl a sjukhus och inte minst äldre, som ofta är handikappade och har svårt att röra sig där bussbyten blir ett helt och svårt företag, som kan sluta med att dessa personer hittas förvirrade och helt slut "på stan" av polis eller rådig allmänhet.

Jag har tittat på hur mycket resande det är vid olika tider på bussarna. Ofta är det många arbetsresande till och från jobben här - inte bara med linje 4. På för- och eftermiddagar är det t ex ofta många resande till och från Radiohuset. Linje 76 är en utmärkt fungerande busslinje, som tar sig snabbt genom staden. Bytespunkten vid Slussen är mycket viktig och snabbast jämfört med att byta på andra ställen till olika punkter på Södermalm.

Vi riskerar att förlora hyresgäster till våra lokaler då kunder får svårare att nå deras tjänster här. Vi väntar nu att en del butiker m fl stänger.

Ett förslag bifogas att lösa problemet med busshållplats söderut vid Slussen. Det utgår från att hållplatsen kan läggas norr om Södermalmstorg och att buss 76 kan svänga söderut över Hornsgatan ner i Söderledstunneln. Dessutom att bussen kan svänga österut in på Folkungagatan för vidare färd mot sin gamla sträckning.

Trafikförvaltningen och Stockholms stad strävar dock i det gemensamma projektet Bussterminal Slussen att arbeta bort osäkerheterna och riskerna för att nå en så låg totalutgift som möjligt, där överenskommen funktion och kvalitet bibehålls.

Vi riskerar att förlora hyresgäster till våra lokaler då kunder får svårare att nå deras tjänster här. Vi väntar nu att en del butiker m fl stänger.

Ett förslag bifogas att lösa problemet med busshållplats söderut vid Slussen. Det utgår från att hållplatsen kan läggas norr om Södermalmstorg och att buss 76 kan svänga söderut över Hornsgatan ner i Söderledstunneln. Dessutom att bussen kan svänga österut in på Folkungagatan för vidare färd mot sin gamla sträckning.

Trafikförvaltningen och Stockholms stad strävar dock i det gemensamma projektet Bussterminal Slussen att arbeta bort osäkerheterna och riskerna för att nå en så låg totalutgift som möjligt, där överenskommen funktion och kvalitet bibehålls.
Per Schönning, för egen del och enligt uppdrag, anges i ärende SL 2013-1569 vid dagens möte. Nog så viktigt att tänka på!

De mellersta delarna av Norra Djurgårdstaden (Värtahamnen) kan, när inflyttning påbörjas, nyttja den befintliga tunnelbanan. Även stombuss 1 och befintlig linje 76 är alternativ för resenärer till/från detta område. Stombuss 1 kan läggas om i sin föreslagna genare sträckning från Valhallavägen via Lidingövägen, fram till Frihamnen, för att öka tillgängligheten och minska restider, anges i ärende TN 2016-1560. Nog är busslinje av stor vikt. Den går ju även här som Spårväg City.

Brf Antennen
Karlavägen 119
115 26 Stockholm



På kartan är gångvägarna utmarkerade. **Foto: Stockholms stad**

Regionrevisorerna

2020-10-20

Diarienummer
RK 2020-0023

Trafiknämnden
Styrelsen AB Storstockholms Lokaltrafik

Delrapport 2020
Trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik

Revisorerna i revisorsgrupp III beslutade vid sitt möte 2020-10-20 att överlämna rapporten till trafiknämnden och till styrelsen för Storstockholms Lokaltrafik för yttrande senast 2021-01-29.

Revisionen konstaterar att nämndens prognos i delårsrapporten per augusti inrymmer stor osäkerhet till följd av coronapandemin. Det gäller så väl det ekonomiska som det verksamhetsmässiga resultatet. Samtidigt är det väsentligt att trafiknämnden kan hantera situationen framåt både på kort och lång sikt. Revisionen har tidigare bedömt att nämndens styrning av den långsiktiga kostnadsutvecklingen och tillkommande investeringsbehov behöver stärkas.

Nämndens synpunkter önskas därför särskilt vad gäller trafiknämndens arbete med att tydliggöra det strategiska ramverket och formerna för prioritering mellan investeringsbehoven på kort och lång sikt.

Vidare önskar revisorerna en närmare redogörelse vad gäller de överväganden som gjordes i mars och som resulterade i neddragningar av trafiken.

Paragrafen förklarades omedelbart justerad.

Anders Lönn
Ordförande

Christina Holmqvist
Sekreterare

Region Stockholm
Regionrevisorerna
Box 22230
104 22 Stockholm

Telefon: 08-737 25 00
E-post: landstingsrevisorerna.rev@sll.se

Säte: Stockholm
Org.nr: 232100-0016
www.sll.se

Besök oss: Hantverkargatan 25B, T-bana Rådhuset, se www.sl.se

REGIONREVISORERNA

Delrapport 2020

Trafiknämnden

Region Stockholm

Sammanfattning

I denna rapport ges en lägesrapport utifrån de granskningar som genomförts hittills under året inkl. en översiktlig granskning av delårsrapporten för trafiknämnden och AB Storstockholms lokaltrafik (SL). Rapporten är en delrapportering inför den slutliga avrapporteringen och bedömning utifrån årets granskning i mars/april 2021. Trafiknämnden har två förvaltningar, trafikförvaltningen (TF) och förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT). Revisionens sammanfattning nedan avser nämndens hela ansvar och styrelsen för SL.

Den pågående pandemin har påverkat både verksamhet och ekonomi hittills under året och innebär även en osäkerhet för resterande del av 2020.

Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat

Nämnden prognostiserar årets resultat till -2 433 mnkr (trafikförvaltningens verksamhet -2 429 mnkr, FUT:s -4 mnkr), vilket är 2 837 mnkr lägre än fullmäktiges resultatkrav (2 833 mnkr för trafikförvaltningens verksamhet och 4 mnkr för FUT:s). Avvikelser i förhållande till budget har i huvudsak analyserats och kommenterats på ett tillfredställande sätt i delårsrapporten.

Enligt beslut i fullmäktige[1] undantas nämndens merkostnader och minskade intäkter avseende covid-19 vid resultatbedömningen. Nämnden prognostiserar att minskade intäkter kommer att uppgå till 3 631 mnkr. Nämndens resultat för trafikförvaltningens verksamhet, undantaget intäktsbortfallet, uppgår till 1 202 mnkr, varav 439 mnkr enligt revisionens mening är en jämförelsestörande post som inte ska ingå i avstämningen. Resultatet på 798 mnkr exklusive den jämförelsestörande posten är 394 mnkr högre än resultatkravet för trafikförvaltningens verksamhet. FUT:s resultat har inte påverkats av covid-19 och resultatet är 4 mnkr lägre än resultatkravet.

Det framgår av nämndens delårsrapport att den ekonomiska prognosen baseras på ett sammanvägt scenarioarbete, som till sin natur är förknippat med ett flertal osäkerhetsfaktorer, kopplade till den pågående coronapandemin. Bland annat när och hur resenärer kan förväntas återgå till mer normala resvanor. Vidare framgår att nämnden i prognosen för intäkterna inte har tagit med Region Stockholms andel av det utlovade statliga bidraget på 3 mdkr. Hur stor andelen i praktiken blir är fortfarande oklart.

Nämnden har i sin delårsrapport, i enlighet med anvisningar från regionledningskontoret, föreslagit att några uppdrag bör avslutas eller förändras med anledning av covid-19. Flera indikatorer kopplat till fullmäktiges mål prognostiseras inte uppnå uppsatta målvärden p.g.a. pandemin och i vissa fall kommer indikatorer förmodligen inte kunna mätas.

[1] RS 2020-0054

Revisionen bedömer nämndens prognos för det ekonomiska och de delar av det verksamhetsmässiga resultatet som ska prognostiseras i nämndens delårsrapport som osäkert till följd av pandemin. För delar av det verksamhetsmässiga resultatet där nämnden inte är ålagd att lämna prognoser kan resultatet inte bedömas.

Intern styrning och kontroll

Enligt revisionens bedömning har det under våren och sommaren funnits en tydlig och transparent krishantering i verksamheten. Det är väsentligt att trafiknämnden även kan hantera den påverkan och utmaningar som pandemin innebär framåt både på kort och lång sikt. Revisionen noterar att den fortsatta hanteringen har beröringspunkter med revisionens tidigare bedömning att nämndens styrning av den långsiktiga kostnadsutvecklingen och tillkommande investeringsbehov behöver stärkas. Tidigare rekommendationer gällande det strategiska ramverket kvarstår även om ett arbete med en översyn nu är initierat och pågår inom trafikförvaltningen.

Vidare behöver trafiknämnden, som revisionen tidigare rekommenderat, tydliggöra vilka behov som finns både av nyutveckling inom respektive trafikslag och av långsiktiga underhållsbehov, inte minst inom tunnelbanan. Formerna för prioritering är fortsatt i behov av att tydliggöras och kommer med anledning av nya ekonomiska förutsättningar få en ännu större betydelse. Här konstaterar revisionen att arbetet med att implementera regionens nya åtgärdsvals- och investeringsprocess pågår vilket bedöms vara en viktig del i att hantera prioriteringar framåt.

Revisionen konstaterar att FUT:s verksamhet innehåller betydande risker att hantera, inte minst ur ett ekonomiskt perspektiv. Revisionen noterar vidare att tidigare beslutad förändring av organisationstillhörighet och förändrad redovisning för FUT:s verksamhet har etablerats, men fortfarande är i behov av viss utveckling och förtydligande.

Revisionen konstaterar att pågående utvecklingsarbete gällande nämndens interna styrning och kontroll visserligen har fördröjts på grund av coronapandemin, men är i linje med revisionens tidigare synpunkter och lämnade rekommendationer. Revisionen noterar också initiativ gällande planering för att framåt hantera ekonomiska och verksamhetsmässiga konsekvenser av coronapandemin.

Räkenskaper

I granskningen har det inte kommit fram några omständigheter som ger anledning att anse att trafiknämndens delårsrapport inte, i allt väsentligt, är upprättad i enlighet med lagen om kommunal redovisning och god redovisningssed.

I auktoriserad revisors granskning av SL har det inte kommit fram några omständigheter som ger anledning att anse att delårsrapporten inte, i allt väsentligt, är upprättad i enlighet med bokföringsnämndens allmänna råd och god redovisningssed.

Innehåll

1 Nämndens och styrelsens ansvar 1

2 Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat - prognos per 2020-08-31 1
2.1 Ekonomi 1
2.2 Verksamhet 4

3 Intern styrning och kontroll 6
3.1 Hantering av coronapandemin 6
3.2 Ekonomistyrning 15
3.3 Investeringsstyrning 18
3.4 Verksamhetsstyrning 25
3.5 FUT in i SL 31
3.6 Intern kontroll i övriga ekonomiprocesser 32
3.7 Uppföljning av tidigare rekommendationer 34

4 Räkenskaper 35
4.1 Delårsrapport 2020-08-31 35
4.2 Särredovisning kopplad till covid-19 35

5 Förvaltning för utbyggd tunnelbana FUT 36
5.1 Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat prognos per 2020-08-31 36
5.2 Intern styrning och kontroll 37
5.3 Räkenskaper 40

6 Yttrande över Årsrapport 2019 40

Bilaga 1a Sammanställning och uppföljning av årets och tidigare års lämnade rekommendationer till nämnden – trafikförvaltningens verksamhet

Bilaga 1b Sammanställning och uppföljning av årets och tidigare års lämnade rekommendationer till nämnden – FUT:s verksamhet

Bilaga 2a Sammanställning och uppföljning av årets och tidigare år lämnade rekommendationer till ledningen – trafikförvaltningens verksamhet

Bilaga 2b Sammanställning och uppföljning av årets och tidigare år lämnade rekommendationer till ledningen – FUT:s verksamhet

Bilaga 3 Yttrande över årsrapport 2019

1 Nämndens och styrelsens ansvar

Trafiknämnden fullgör enligt reglementet regionens uppgifter som regional kollektivtrafikmyndighet enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik och ansvarar för kollektivtrafiken på land och på vatten. Nämnden har också ansvaret för strategiska och övergripande frågor hänförliga till den regionala kollektivtrafiken och uppföljningen av verksamheten. Trafiknämndens verksamhet bedrivs inom två förvaltningar; trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT).

AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) är formellt ansvariga för avtal och anläggningar inom kollektivtrafiken på land som överlåtits till bolaget. Sedan 2019-07-01 är Waxholms Ångfartygs AB (WÅAB) ett av SL:s dotterbolag[2]. WÅAB ansvarar för avtal och anläggningar inom kollektivtrafiken på vatten.

Trafiknämnden har enligt sitt reglemente i uppgift att sköta förvaltningen av SL:s och WÅAB:s avtal och tillgångar vilket reglerats i samarbetsavtal mellan trafiknämnden och SL respektive WÅAB.[3] Styrelsen för ett bolag ansvarar dock alltid för bolagets angelägenheter och ska fortlöpande kontrollera om lämnad delegation kan upprätthållas (ABL 4 §). Lekmannarevisonen lämnar därför samma omdöme för SL som för trafiknämnden på området intern styrning och kontroll.

Från 2020-01-01 har FUT:s pågående investeringar med ett par mindre undantag förts över till SL, men räkenskaperna hanteras i en separat resultatenhet[4] (i denna rapport kallad SL/FUT).

Avsnitt 2 - 4 i denna rapport omfattar granskning av den verksamhet som utövas inom trafikförvaltningen, inklusive den separata resultatenhet inom SL där räkenskaperna kopplade till trafikförvaltningens verksamhet hanteras (i denna rapport kallad SL/TF). Granskning av den verksamhet som utövas inom FUT, dvs. inklusive SL/FUT, redovisas i sin helhet i avsnitt 5.

2 Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat - prognos per 2020-08-31

2.1 Ekonomi

Nämnden prognostiserar årets resultat till -2 430 mnkr, vilket underskrider fullmäktiges resultatkrav med 2 833 mnkr[5]. Avvikelsen i förhållande till resultatkravet motsvarar ca 14 procent av omsättningen. Fullmäktige beslutade

[2] WÅAB har tidigare varit ett självständigt bolag (ingående i LISAB-koncernen) inom trafiknämndens verksamhet. Från 2019-07-01 är WÅAB ett dotterbolag till SL. (Detta innebär att en av punkterna i nämndens reglemente behöver ändras. Se vidare revisionens delrapport för regionstyrelsen 2019 där samtliga reglementen granskats.)
[3] WÅAB har vid granskningstillfället fortfarande egna, från SL, fristående avtal.
[4] Benämningen ”resultatenhet” används i fullmäktiges beslut att ”en särskild resultatenhet inrättas inom AB Storstockholms Lokaltrafik för utbyggnaden av tunnelbanan”. RS 2019-0790. Regionfullmäktige 2019-10-15
[5] Det framgår av fullmäktiges budget att resultatkravet om 404 mnkr gäller SL.

den 23 juni att för regionstyrelsen och vissa[6] nämnder och bolag, däribland trafiknämnden (även SL), undanta merkostnader och minskade intäkter avseende covid-19 vid bedömningen av om de uppnått sina budgeterade resultatkrav. Nämnden prognostiserar inga större merkostnader (126 mnkr) p.g.a. covid-19 men däremot en omfattande intäktsminskning (3 632 mnkr). Nämndens resultat exklusive det intäktsbortfall som minskad biljettförsäljning genererar prognostiseras till 1 201 mnkr, vilket överstiger budget med 797 mnkr. I prognosen ingår inte det riktade statliga bidrag på 3 mdkr, som ska fördelas mellan landets kollektivtrafikmyndigheter baserat på biljettintäktstappet under perioden mars till juni i år jämfört med 2019. Det råder osäkerhet kring hur stor del av bidraget som kommer att tillfalla Region Stockholm.

Intäkterna prognostiseras till 19 992 mnkr för året, vilket är 2 939 mnkr (ca 12,8 procent) lägre än budgeterat. Störst del av underskottet står *minskade biljett-/resenärsintäkter* för. Dessa beräknas underskrida budget med 3 560 mnkr till följd av minskat resande på grund av covid-19. Som en följd av detta tillkommer även lägre *lokalintäkter* på 9 mnkr och lägre *reklamintäkter* på 62 mnkr än budgeterat.

Övriga intäkter förväntas överskrida budget med 688 mnkr. Avvikelsen förklaras till största del av en reavinst från försäljning av Hornsbergs bussdepå (686 mnkr)[7] som inte ska räknas in vid avstämning av resultatkravet. Ökad resultatföring av medfinansiering till följd av en ökad aktivering i investeringsverksamheten förväntas också leda till högre intäkter än budgeterat (41 mnkr) liksom en försäkringsersättning (12 mnkr). Vidare förväntas intäkterna för biljettkontroller understiga budget (19 mnkr), liksom bränsleintäkterna inom sjötrafiken (27 mnkr), vilket dock delvis motverkas av lägre kostnader. I övrigt påverkar ett antal mindre positiva och negativa poster prognosen för övriga intäkter.

Kostnaderna, inklusive avskrivningar och finansiella poster, uppgår enligt prognosen till 18 551 mnkr, vilket är 21 mnkr (ca 0,1 procent) lägre än budgeterad nivå, som inte innehöll den extraordinära posten för sanering Hornsberg. Inom ramen för budgetavvikelsen finns ett antal positiva och negativa avvikelser. Kostnaderna för *köpt landtrafik* prognostiseras understiga budget med 369 mnkr. Kostnadsminskningen återfinns för buss (188 mnkr), pendeltåg (51 mnkr) och lokalbana (17 mnkr) såväl som tunnelbana (27mnkr), och uppges bland annat härröra från lägre indexkostnader (samtliga trafikslag) och lägre banavgifter (pendeltåg) samt att budget för tilläggstrafik inte använts (lokalbana). Härutöver noteras också lägre kostnader för kundtjänst (42 mnkr) då minskat resande lett till lägre tryck samtidigt som ett avtal föll

[6] RS 2019-1041 . De nämnder och bolag som beslutet gäller är HSN, VKN, PAN, SLSO, Karolinska, SÖS, DS, STS, S:t Erik, FTV, AISAB, Stockholm Care, MediCarrier, trafikkoncernen (TN, SL, WÅAB, FTN.

[7] Nettovinsten från försäljningen är 439 mkr. Se vidare under kostnadsposten Drift och underhåll.

ut förmånligare än förväntat. Kostnaden för *köpt sjötrafik* prognostiseras bli 2 mnkr lägre än budgeterat. Prognosen för *drift och underhåll* är att kostnaderna kommer att överstiga budget med 332 mnkr, vilket huvudsakligen förklaras av saneringskostnader, av engångskaraktär, kopplade till försäljningen av Hornsbergs bussdepå (247 mnkr). I övrigt förklaras avvikelsen av ett ökat behov av underhåll (99 mnkr) – främst kopplat till tekniskt underhåll avseende bana, el och signal (se avsnitt 3.1), samt ökade kostnader för driftpåverkande projekt inom investeringsverksamheten (15 mnkr). Ökningarna motverkas delvis av lägre kostnader än budgeterat inom IT-området på grund av försenat införande av nytt driftavtal, tillsammans med diverse ytterligare förskjutningar (30 mnkr). *Personalkostnaderna* beräknas bli 38 mnkr lägre än budgeterat. Avvikelsen uppges bero på fler vakanser och lägre kostnader på grund av frånvaro, vilket till del motverkas av kostnader för resurskonsulter för att täcka upp personalbortfallet.

Övriga kostnader prognostiseras bli 56 mnkr högre än budgeterat. De största avvikelserna utgörs av minskad kostnadsreducering för debiterad tid i investeringsprojekt förorsakat av vakansläget (40 mnkr), ökade driftkostnader inom program Roslagsbanan kopplat till coronapandemin (se avsnitt 3.1) (22 mnkr), högre kostnader för utrangeringar (26 mnkr) än budgeterat samt en skadeståndskostnad (11 mnkr). Avvikelserna motverkas delvis av lägre prognostiserade försäljningskostnader (42 mnkr) på grund av minskat resande samt lägre kostnader för specialistkonsulter (12 mnkr) än budgeterat. Resterande avvikelser inom övriga kostnader utgörs av diverse positiva och negativa delposter.

Enligt prognos kommer årets *avskrivningskostnader* bli 117 mnkr lägre än budgeterat, huvudsakligen beroende på förskjutna tidplaner inom olika projekt. Avvikelsen motverkas delvis av att *finansnettot* beräknas innebära 32 mnkr högre kostnader än budget på grund av högre ränteläge än tidigare bedömt samtidigt som den minskade biljettförsäljningen uppges ha lett till ett ökat lånebehov, och därmed högre räntekostnader.

Det framgår av nämndens delårsrapport att den ekonomiska prognosen baseras på ett sammanvägt scenarioarbete, som till sin natur är förknippat med ett flertal osäkerhetsfaktorer kopplade till den pågående coronapandemin. Bland annat när och hur resenärer kan förväntas återgå till mer normala resvanor. Vidare framgår att nämnden i prognosen för intäkterna inte har tagit med Region Stockholms andel av det utlovade statliga bidraget på 3 mdkr. Hur stor andelen i praktiken blir är fortfarande oklart.

Nämnden beräknar enligt sin prognos att, exklusive intäktsbortfallet orsakat av coronapandemin på 3 631 mnkr, klara fastställt resultatkrav. Prognostiserat resultat exklusive intäktsbortfall uppgår till 1 202 mnkr. Revisionen konstaterar att prognosen påverkas positivt av försäljning av Hornbergs bussdepå med 439 mnkr, vilken dock är att betrakta som en jämförelsestörande post. Exklusive realisationsvinsten blir prognostiserat resultat 798 mnkr att

jämföra med resultatkravet på 404 mnkr. Nämndens arbete med att hantera effekterna av coronapandemin framgår nedan (se avsnitt 3.1).

Revisionen konstaterar att trafiknämndens rapportering i allt väsentligt följer regionledningskontorets anvisningar för delårsrapporteringen. Revisionen har tidigare framhållit behovet av en fördjupad analys av trafikkostnaderna, motsvarande den som redan ges för biljettintäkterna. Detta behov kvarstår även under rådande omständigheter. Revisionen bedömer som tidigare att det finns ett fortsatt utvecklingsbehov när det gäller redovisningen av personal- och konsultkostnaderna, med fördelning mellan drift- och investeringsredovisning för att kunna följa upp målet att minska konsultanvändning. Det är även viktigt att analysen av kostnadsposten drift och underhåll utvecklas i rapporteringen.

Periodens **investeringar** uppgår till 3 183 mnkr. För helåret är prognosen 6 753 mnkr, vilket understiger budget med 719 mnkr. För nyinvesteringar pekar prognosen på en uppfyllandegrad på 98 procent medan den för ersättningsinvesteringarna prognostiseras bli 76 procent. Prognosen anges vara förknippad med en viss osäkerhet på grund av den rådande pandemin. Anledningen till avvikelserna mot årets budget anges inte på övergripande nivå, utan kommenteras för ett antal program och projekt över 100 mnkr.

Beskrivningarna av budgetavvikelser för enskilda program och projekt innehåller inga kommentarer gällande vidtagna åtgärder. Däremot finns under ledningens kommentarer beskrivet det övergripande utvecklingsarbetet gällande investeringsstyrningen som pågår inom trafikförvaltningen. Revisionen kan också i sammanhanget konstatera att nämndens underlag till budget 2021 innehåller en bilaga där risker för ett antal program/projekt analyseras och vidtagna åtgärder kortfattat redovisas.

Revisionen bedömer nämndens prognos för det ekonomiska resultatet som osäkert till följd av pandemin.

2.2 Verksamhet

Nämnden redovisar prognos för de indikatorer till fullmäktiges mål för kollektivtrafiken som tagits upp i regionledningskontorets anvisningar. Det framgår att flera indikatorer på olika sätt påverkas av coronapandemin dels i form av möjligheten att mäta indikatorer, dels effekter som påverkar utfallet. Nämnden bedömer att målnivåerna för de redovisade indikatorerna delvis kommer att uppnås.

Indikatorerna under målet *Trygga resor* och *Attraktiva resor* saknar utfall eftersom ombordundersökningen Upplevd kvalitet inte genomförs sedan april med anledning av covid-19. Trafikförvaltningen följer trenden avseende

båda indikatorerna via Svensk kollektivtrafiks mätning[8]. Nämnden rapporterar vidare att det finns ett tydligt samband mellan oro för smitta i kollektivtrafiken och upplevelsen av att resa med SL. Revisionen noterar även att trafiknämndens mål om *Trygga resor* i praktiken fått en delvis ny innebörd; nämnden rapporterar att resenärer nu upplever en ny typ av otrygghet som är kopplad till smitta och trängsel vilket ställer krav på andra typer av hantering och åtgärder.

För indikatorn punktlighet under målet *Attraktiva resor* överträffar nämnden målnivåerna inom samtliga mätta trafikslag[9], vilket förklaras av det mindre antalet resenärer i trafiken.

Målet om *Effektiva resor* påverkats av en stark, negativ corona-effekt[10]. Indikatorn påstigande resenärer understiger målvärdena inom samtliga trafikslag. Målvärdena för indikatorerna kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna samt kostnad per personkilometer kommer inte heller att uppnås 2020.

Nämnden redovisar de uppdrag som tilldelats nämnden från regionfullmäktige för 2020 och kvarstående uppdrag från tidigare år. Nämnden rapporterar att tolv uppdrag är slutförda och tolv pågår enligt plan. Alla kommer dock inte vara slutförda under 2020. Fyra uppdrag pågår med avvikelse. Nämnden har, i enlighet med anvisningar från regionledningskontoret, föreslagit att tre uppdrag bör avslutas eller förändras med anledning av covid-19 pandemin. Nämnden föreslår att beslut bör fattas att inte fullfölja uppdraget att upphandla och på prov installera plattformsbarriärer. Nämnden förslår också att pausa uppdraget att utreda åtgärder för att öka kollektivtrafikens attraktivitet samt att pausa uppdraget om att utreda möjligheten att låta en operatör utveckla en station kommersiellt. Nämnden framhåller att det nu är viktigt att arbetet fokuserar på omedelbara åtgärder och åtgärder på längre sikt som behövs för att återta resenärer och förtroende för kollektivtrafiken med anledning av rådande pandemi.

Utöver uppdragen har nämnden definierat ett antal aktiviteter som syftar till att stödja måluppfyllelse (se avsnitt 3.4). För nämndens arbete med att hantera effekterna av coronapandemin, se avsnitt 3.1.

Måluppfyllelse och fullmäktiges uppdrag har i huvudsak analyserats och kommenterats på ett tillfredställande sätt i nämndens delårsrapport.

---

[8] Svensk kollektivtrafiks mätning Kollbar. Mätningarna skiljer sig åt och urvalet i Kollbar är betydligt lägre, men över tid visar båda undersökningarna samma trend.
[9] För sjötrafiken har inga mätningar genomförts. Ett nytt analysverktyg för mätning av punktlighet i både pendelbåtstrafiken och skärgårdstrafiken har enligt uppgift tagits fram och mätningar har påbörjats.
[10] Trafiken har körts enligt ordinarie schema medan resenärerna uppmanats att inte resa med kollektivtrafiken.

Revisionen bedömer nämndens prognos för det verksamhetsmässiga resultatet som ska prognostiseras i nämndens delårsrapport som osäkert till följd av pandemin.

3 Intern styrning och kontroll

Detta avsnitt inleds med granskning av nämndens hantering av coronapandemin under våren och sommaren. Efter det kommer avsnitt gällande nämndens ordinarie ekonomi-, investerings- respektive verksamhetsstyrning.

3.1 Hantering av coronapandemin

Coronapandemin har påtagligt påverkat trafiknämndens verksamhet. En krisorganisation har mobiliserats och ett antal beslut har tagits som påverkar trafikeringen och den löpande verksamheten i övrigt. De ekonomiska utmaningarna både hittills och framåt är betydande.

3.1.1 Krisberedskap

Enligt regionens krisberedskapsplan[11] ska alla nämnder och styrelser anta lokala krisberedskapsplaner. Det är enligt revisionens mening inte helt tydligt i regionens plan om det är förvaltningschef eller nämnd som ska fastställa planen för trafiknämndens verksamhet. Detta kommer att tas upp i revisionens delrapport för regionstyrelsen. Granskningen visar att trafikförvaltningen har en, av förvaltningschefen fastställd, krisberedskapsplan[12] som använts i tillämpbara delar vid hantering av coronapandemin. I sammanhanget noterar revisionen att epidemiberedskapsplanen[13], som anges ha till uppgift att förebygga spridning av smittsamma sjukdomar samt förhindra spridning av sjukdomen, inte omfattar åtgärder i kollektivtrafiken.

Enligt trafikförvaltningens krisberedskapsplan kan förvaltningen vid en kris befinna sig i olika lägen[14] vilket också följer regionens krisberedskapsplan. Enligt uppgift har samtliga beslut om krislägen tagits av förvaltningschefen. Förvaltningen har sedan början av mars befunnit sig i orange förstärkningsläge respektive gult stabsläge, men har aldrig gått upp i rött katastrofläge. I samband med att förvaltningschefen i början av april beslutade om att gå upp i orange förstärkningsläge utsågs en krisledare och en stab, benämnd coronastaben, med olika funktioner kopplades till krisledaren. Krisledarens ansvar tydliggjordes i en upprättad promemoria[15] den 16 april. Krisledaren ska enligt uppdraget minst en gång/vecka informera förvaltningschefen om progress och status i mottaget uppdrag.

[11] LS 2017-0149, LDR 7191, Reviderad 13 juni 2017
[12] TN-2013-0402, SSÄ-INS-0011, Version 11, 2017-11-09
[13] HSN 2017-1393
[14] Grönt=normalläge, gult=stabsläge, orange=förstärkningsläge, rött=katastrofläge
[15] PM 2020-04-16

Den 18 juni övergick arbetet i krisledningsorganisationen till ett sommarschema motsvarande grönt läge med beredskap att kunna gå upp i högre lägen igen. Från 25 augusti finns det formellt inte längre något stabsberedskapsläge utan arbetet fortgår inom ramen för ordinarie verksamhet men med fortsatt förstärkt samverkansfunktion.

I enlighet med regionens krisberedskapsplan och förvaltningens arbetsordning har TF en egen funktion för tjänsteman i beredskap (TIB). Inom samma organisatoriska ansvarsområde ligger också ansvaret för samverkan med Storstockholmsregionens (SSR:s) samtliga medlemmar[16] samt operativ samverkan med samtliga trafikleverantörer.[17] Samverkan inom SSR, som upprätthålls enligt ordinarie ansvarsfördelning, har varit en viktig del i hanteringen av coronapandemin med löpande möten i SSR som återkopplats till den upprättade coronastaben.

Förvaltningschefen har under den mest intensiva perioden varje vecka sammanträtt med trafikutövarnas VD:ar.[18] Minnesanteckningar från andra hälften av mars finns dokumenterade i det särskilda coronaärendet, se nedan. Förvaltningens säkerhetsdirektör har under krisen infört veckovisa avstämningar med säkerhetscheferna hos trafikutövarna samt underhållsentreprenörer för bana, el, signal och tele, vaktbolag och ISS (ansvarar för biljettkontroller etc.). Det finns minnesanteckningar från mötena som kommer fortsätta hållas även om det i praktiken inte blir lika ofta som tidigare. Trafikförvaltningens säkerhetsdirektör har även medverkat på veckovisa möten med de nationella branschföreningarna för kollektivtrafiken inklusive Trafikverket.

3.1.2 Beslutshantering

Förvaltningens krisberedskapsplan tydliggör en ansvarsprincip som innebär att den som har ansvaret för en verksamhet under normala förhållanden ska ha motsvarande ansvar vid krissituationer. Även detta följer regionens krisberedskapsplan. Det framgår av intervjuer att ordinarie delegations- respektive beslutsordning i linjen har gällt under hela krishanteringen.

Revisionen noterar att chefen för trafikförvaltningen generellt har en omfattande delegation vad gäller planering och beslut om trafikering. Enligt nämndens delegationsordning är denna roll som drift- och resultatansvarig central. Förvaltningschefen anges ha möjlighet att fatta beslut utifrån sin ställning som förvaltningschef utan att vara beroende av formell delegering från trafiknämnden. Delegationsordningen anger dock att för beslut av ekonomisk art är beslutsfattaren skyldig att kontrollera att medelstäckning finns för avsett ändamål innan beslut fattas. Slutligen konstateras i delegationsordningen att

[16] 26 kommuner, brand, polis, sjukvård, länsstyrelsen med flera
[17] Arbetsordning trafikavdelningen, 1869583
[18] Hanteringen av färdtjänsten berörs inte i denna rapport utan redovisas i delrapporten för färdtjänstnämnden.

de flesta beslut av ekonomisk art, inom budgetramen och för i budgeten eller i annat beslut fastställt ändamål, är verkställighetsbeslut.

Underlag i form av riskanalyser, mötesanteckningar etc. med koppling till hanteringen av coronapandemin har förvaltningen dokumenterat i MSB:s[19] portal WIS[20]. Beslut har dokumenterats i ett särskilt ärende, TN 2020-0407[21], som också innehåller en del annat material, se vidare nedan. Enligt ärendet har förvaltningschefen respektive nämndens ordförande fattat fyra respektive två beslut som dokumenterats. Förvaltningschefens beslut har med ett undantag bedömts vara verkställighetsbeslut vilka inte behöver anmälas till nämnden. Ordförandes beslut liksom förvaltningschefens delegationsbeslut är anmälda till nämnden.[22] Övrigt beslutsfattande på olika nivåer i linjen har i de flesta fall inte dokumenterats i det särskilda coronaärendet.

Nämnden har haft två extrainsatta möten under våren och fram t.o.m. augusti har nämnden behandlat två ärenden med direkt koppling till pandemin. I maj beslutade nämnden om revidering av instruktion för trafiknämndens beredningar och utskott[23] vilket möjliggjort deltagande i utskott och beredningars sammanträden på distans. För det andra beslutet se vidare nedan. Därutöver har nämndens två förvaltningschefer muntligt informerat om läget på nämndens sammanträden.

Nämndens presidium har under den mer kritiska fasen sammanträtt flera gånger i veckan. Det finns minnesanteckningar från dessa möten, benämnda presidietjänsteanteckning från möte 2020-03-27 och sedan kontinuerligt fram till 2020-06-16, vilka har lagts in i det särskilda coronaärendet. Det framgår av granskningen att SL:s styrelse inte har haft några möten utöver ordinarie mötesplan.

3.1.3 Påverkan på verksamheten

Trafikering

Kopplat till Folkhälsomyndighetens information om läget och prognoser om utvecklingen av frånvaro på grund av sjukdom m.m. fattade förvaltningschefen i mars beslut om att dra ner trafiken samt att förbereda för ytterligare neddragningar. Trafikutövarna informerades vid konferens 18 mars. Då sjuktalen sedan inte utvecklades så som prognostiserats blev beslutet omgående omprövat internt inom förvaltningen och ett arbete påbörjades med att återgå till normal trafik. Det har framgått att det tog viss tid att komma tillbaka vilket anges bero på sjukfrånvaro hos trafikutövarna.

---

[19] Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
[20] WIS är en portal för Sveriges krisberedskap som syftar till att underlätta för aktörer att dela information före, under och efter samhällsstörningar. Alla inblandade ska enligt MSB kunna skapa sig en helhetsbild av läget, en samlad lägesbild, genom att aktivt dela information. WIS omnämns i regionens krisberedskapsplan men planen ställer inte krav på att WIS ska användas.
[21] ”Trafikförvaltningens planering kring Coronapandemin 2020”.
[22] Trafiknämnden 2020-04-21 respektive 2020-08-25.
[23] TN 2020-0001. Trafiknämnden 2020-05-12

Revisionen konstaterar att samtliga beslut gällande omfattning av trafikering inom ramen för upprättade trafikavtal har fattats av förvaltningschefen eller av personer i organisationen enligt ordinarie delegering i trafikförvaltningens beslutsordning.

Trafiknämndens ordförande beslöt i slutet av mars att påstigning skulle ske via de bakre dörrarna på bussen.[24] En konsekvens av beslutet är att biljetter inte kan verifieras vid påstigning vilket i sin tur får konsekvenser för biljettintäkterna. Alternativa möjligheter att validera biljetter har införts på vissa ställen.

Utöver ordinarie beställd trafik förekommer i förvaltningens avtal s.k. förstärkningstrafik som kan användas i olika sammanhang bland annat för att minska trängsel. Det framgår av granskningen att formerna för planering och beslut om förstärkningstrafik samt de ekonomiska konsekvenserna av förstärkningstrafiken varierar beroende av trafikslag och avtal.

Förvaltningen konstaterade i ett tidigt skede att avtal med s.k. VBP-upplägg[25] måste hanteras i särskild ordning när trafiken ska upprätthållas trots vikande resenärsunderlag utanför trafikutövarens påverkansmöjlighet. Mot denna bakgrund fattade förvaltningschefen den 2 april ett verkställighetsbeslut, dokumenterat i coronaärendet, om att i mars och april tillämpa á conto-utbetalning för uppdrag som trafikutövare inom buss och lokalbana med incitamentsavtal[26] utfört. Därefter fattade nämnden i april beslut om att tillämpa tillfälliga tilläggsavtal, i vissa sammanhang kallade interimsavtal, för bussentreprenörer med VPB-avtal gällande perioden april-september 2020[27]. Tilläggsavtalen, som reglerar de tidigare á conto-utbetalningarna, innebär en annan ersättningsmodell samt att trafikförvaltningen fullt ut planerar och beställer trafiken, se vidare nedan.

Trängsel

En central fråga för kollektivtrafiken har varit hanteringen av trängsel. Folkhälsomyndigheten har lämnat allmänna råd[28] gällande kollektivtrafiken[29]. Enligt råden ska verksamheterna se till att trafiken kan köras i den omfattning som behövs för att minska risken för trängsel, begränsa antalet passagerare per fordon, och informera passagerare om hur de kan minska risken för smittspridning. Trafikförvaltningen har, liksom flera andra trafikorganisationer, efterlyst definitioner på trängsel. Kontakter i ärendet har tagits, bl.a. av

[24] 2020-03-27, TN 2020-0407
[25] VBP = verifierade betalande påstigande
[26] I beslutet används begreppet ”incitamentsavtal” istället för VBP-avtal.
[27] Trafiknämnden 2020-04-21, TN 2020-0407
[28] Enligt folkhälsomyndighetens webbplats, www.folkhalsomyndigheten.se är allmänna råd är inte bindande, men om man väljer att inte göra på det sätt som står i det allmänna rådet ska man kunna visa att samma resultat uppnås på annat sätt.
[29] Folkhälsomyndighetens föreskrifter och allmänna råd om allas ansvar att förhindra smitta av covid-19 m.m HSLF-FS 2020:12, 2020-04-01

förvaltningschefen, med Smittskydd Stockholm och folkhälsomyndigheten. I brist på besked har förvaltningen utarbetat en egen skala för bedömning.

Ansvaret för att hantera trängsel i själva fordonet och på stationerna ligger enligt uppgift på trafikentreprenörerna, men befogenheterna för entreprenörerna att avhysa resenärer är enligt lagstiftningen olika för olika trafikslag. Sveriges kommuner och regioner (SKR) har tagit fram två rättsutredningar som drar vissa slutsatser gällande befogenheterna.[30] Parallellt har Nationella rådet för järnvägs- och kollektivtrafikskydd (NRJK) begärt utlåtande från centrala polisledningens operativa avdelning (NOA) i samma fråga. Polisledningens bedömning är att ordningslagens[31] och järnvägslagens[32] skrivningar om befogenheter inte är tillämpbara för att minska trängseln under coronapandemin om en händelse inte eskalerar till en regelrätt ordningsstörning med hot eller våld, vilket trafikförvaltningen förmedlat till trafikutövarna. För sjötrafik råder dock en annan lagstiftning där trafikutövaren generellt har större befogenheter att utöva bestämmande ombord på fartygen.[33] Skälet till att trafikförvaltningen valt att följa polisens tolkning av lagarna är enligt förvaltningen att det är från polisen som trafikföretagen ska söka stöd om en händelse eskalerar.

Granskningen visar att förvaltningen under epidemin har utökat befintliga trängselmätningar och trängselrapporter. Så kallade trängselrapporter har sammanställts varje vecka för samtliga trafikslag och större bytespunkter. Utöver de mätmetoder som sedan tidigare finns i verksamheten har trängselmätningar genomförts av biljettkontrollanter som fick ett ändrat uppdrag när biljettkontroller inte kunde utföras.[34]

På regionens hemsida beskrivs verksamhetens trängselhantering vilken anges vara i enlighet med branschens vägledning.[35] Samverkan kring trängsel pågår kontinuerligt, bl.a. med kommuner kring skolstarterna. Kommunikationsinsatserna kopplat till trängsel har varit omfattande.

---

[30] Yttrande om smittskyddsåtgärder i kollektivtrafiken, Yttrande om smittskyddsåtgärder i järnvägs- och sjötrafik
[31] Ordningslag (1993:1617)
[32] Järnvägslag (2004:519
[33] Trafikförvaltningen har enligt uppgift initierat en dialog mellan SKR och centrala polisledningen för att försöka nå fram till ett ensat synsätt, något möte har dock ännu ej blivit av. För att så långt möjligt ge personalen stöd i arbetet med trängsel har trafikförvaltningen kompletterat sina allmänna köp- och resevillkor med en skyldighet för resenärer att även åtlyda anvisningar från trafikpersonalen som rör förebyggande av trängsel. En regel i ett civilrättsligt avtal är dock inte tillräcklig grund för att polis eller ordningsvakt ska kunna stödja eller ingripa, om inte en regelrätt ordningsstörning har uppstått.
[34] Förvaltningschefen fattade den 7 april ett verkställighetsbeslut, dokumenterat i coronaärendet, om ändrat uppdrag för de biljettkontrollanter som anlitas via avtal med ISS. Biljettkontrollerna har senare återupptagits.
[35] Branschvägledning för hanteringen av höstens utmaningar i den offentligt upphandlade icke platsbokade kollektivtrafiken med anledning av covid-19
2020-08-13. Framtaget av Svensk Kollektivtrafik, branschföreningen för landets regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM) och länstrafikbolag i samråd med Sveriges Kommuner och Regioner (SKR).

Underhåll och investeringsverksamheten

Initialt fanns farhågor gällande påverkan på både underhåll och investeringsverksamheten. Situationen har bevakats inom coronastaben och bl.a. genomfördes i slutet av mars en konsekvensanalys utifrån olika scenarier för pågående investeringsobjekt. Förvaltningen har senare kunnat konstatera att både underhålls- och investeringssidan har klarat att upprätthålla verksamheten relativt bra i den rådande situationen. Viss typ av påverkan konstateras dock som t.ex. problem med besiktningar och begränsade resmöjligheter internationellt. Nämnden kommenterar i sin delårsrapport att några objekt påverkats utifrån att trafikavstängningar inte har kunnat genomföras som planerat. För program Roslagsbanans utbyggnad beslutade ordföranden för trafiknämnden i början av april[36] att senarelägga de planerade arbeten som krävde att Roslagsbanan stängdes av och att ersättningstrafik skulle utföras med buss. Det framgår av ordförandebeslutet och även i senare ärende som behandlats i nämnden att beslutet orsakar tillkommande utgifter. Revisionen noterar att ett nytt genomförandebeslut för program Roslagsbanan behandlats på trafiknämndens sammanträde den 22 september. Som en del av utgiftsökningen framgår det av underlaget att beslutet om att inte stänga av Roslagsbanan med anledning av coronapandemin orsakar tillkommande utgifter på 71 mnkr.[37]

Inköpsprocessen

Som framgått ovan har förvaltningen gjort bedömningen att trafikavtal med VBP-inslag inte kan tillämpas i rådande situation. Mot den bakgrunden har ett antal interimsavtal tecknats. Avtalen gäller i sex månader med möjlighet till förlängning i ytterligare sex månader. De ordinarie trafikavtalen innebär att trafikutövares ersättning i stora delar är beroende av det antal resenärer som reser med kollektivtrafiken. Förvaltningen anger att trafikavtalen och de upphandlingar som föregått avtalen har utgått ifrån ett stabilt resenärsunderlag som trafikutövarna, till följd av ekonomiska incitamentet, har ett intresse av att öka. Genom effekterna av corona med minskat antal resenärer har dessa grundförutsättningar satts åt sidan. Förvaltningen anger också behov av att, på annat sätt än vad som medges i ordinarie VBP-avtal, kunna göra prioriteringar och med kort varsel fatta beslut som påverkar utförandet av kollektivtrafik.

I grunden är det samma tilläggsavtal som har tillämpats för samtliga berörda trafikutövare. Det framgår av intervjuer att en juridisk och affärsmässig prövning av möjligheterna att teckna interimsavtal gjordes i samband med att avtalsförslaget arbetades fram. Prövningen finns dock inte dokumenterad. Beslutsunderlaget till nämnden tar fasta på behovet av att kunna upprätthålla trafiken och att befintliga avtal under rådande omständigheter inte fungerar.

[36] 2020-04-02, TN 2020-0407
[37] SL 2013-1512. Hela behovet av utökad budgetram uppgår till 10 450 – 9 951 = 499 mnkr. Exklusive corona-konsekvenser är behovet 428 mnkr vilket fanns med i nämndens underlag till budget 2021.

Den juridiska prövningen och de affärsmässiga bedömningarna framgår inte av beslutsunderlaget till nämnden. Enligt uppgift har samtliga berörda trafikutövare, efter individuella förhandlingar, accepterat tilläggsavtalen med individuella anpassningar. Övergången till användning av tilläggsavtal har alltså inneburit ett förhandlingsförfarande mellan berörda parter.

Utöver trafikavtalen har även andra typer av avtal prövats inom ramen för coronahanteringen. Av granskningen framgår att förvaltningens hyresgäster fått möjlighet att framvalidera sina hyror samt förhandla om eventuella hyresrabatter. Ansökan om stöd för hyresrabatter har lämnats in till Länsstyrelsen[38]. För de reklamavtal som finns inom verksamheten har den juridiska och affärsmässiga prövningen däremot resulterat i att avtalsförhållandena inte ändras. Gällande färdtjänstverksamheten, se revisionens rapport för färdtjänstnämnden.

Det framgår av intervjuer att pandemin fått konsekvenser även för kommande upphandlingar. Anpassningar har fått göras, t.ex. förlängning av anbudstider, för att möjliggöra för fler företag att lämna anbud. Vissa planerade upphandlingar har fått skjutas upp då förvaltningen bedömt att marknadssituationen påverkats så att det inte är lämpligt alternativt möjligt att genomföra upphandlingen. Samtidigt har förvaltningen noterat ett större intresse än förväntat för vissa upphandlingar.

Förvaltningen anger också att arbetet med planerade upphandlingar i ett fall har behövt avbrytas, och i andra fall flyttats fram i tiden, i syfte att utredas på nytt. Detta berör bl.a. påbörjad upphandling gällande drift och underhåll av fast infrastruktur[39] i tunnelbana, lokalbanor och pendeltågsdepåer. Hanteringen innebär att nuvarande avtal behöver förlängas.

3.1.4 Det ekonomiska läget, risker och åtgärder framåt

Det ekonomiska läget

Att ekonomin skulle komma att påverkas av pandemin stod enligt uppgift klart både för nämndens presidium och förvaltningen i ett tidigt skede och en allmän återhållsamhet med resurser har därför enligt uppgift varit rådande inom förvaltningen. Det framgår att konsultanskaffningen har omprioriterats och att önskemål om nya rekryteringar kräver förvaltningschefens beslut. För att i detta läge kortsiktigt säkerställa resurser och kompetens har en bemanningsgrupp under ledningen tillsats.

En konsekvens av coronapandemin och uppmaningarna att inte resa i kollektivtrafiken är att SL:s Kundtjänst och trafikförvaltningens sektion Resenärsservice och Försäljning fått ta emot ett ökat antal förfrågningar om återköp av

[38] Förordning om statligt stöd när vissa lokalhyresgäster fått rabatt på hyran (SFS 2020:237)
[39] Med fast infrastruktur avses primärt bana, el och signalanläggningarna.

biljetter. Det framgår att förvaltningen inte har ändrat sina rutiner för återköp av biljetter p.g.a. covid-19, utan har fortsatt att arbeta utifrån sina befintliga processer och SL:s ordinarie köp och resevillkor[40] för när återbetalning ska ske.

I underlaget till nämndens ärende om interimsavtalen för buss och lokalbanor framgår att ersättningen ligger i nivå med den ersättning som skulle ha utgått enligt tidigare ersättningsmodell.[41] Förvaltningen anger att merkostnader kan komma att uppstå givet rådande omständigheter, men att som utgångspunkt ska kostnaden för trafiken rymmas inom budgeten för trafikproduktionen 2020. Som framgått av avsnitt 2.1 prognostiserar nämnden i sin delårsrapport att kostnaderna för köpt landtrafik i sin helhet kommer understiga budget.

Som framgått av avsnitt 2.1 prognostiserar nämnden minskade biljettintäkter jämfört med helårsbudgeten på 3 560 mnkr. Regeringen har aviserat statsbidrag gällande bortfall av intäkter till följd av coronasituationen. Enligt Förordning (2020:713) som regeringen beslutade om den andra juli ska de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i hela landet få 3 miljarder kronor i ersättning för minskade biljettintäkter under utbrottet av covid-19. Ersättningen ska beräknas utifrån minskningen av biljettintäkterna under perioden den 1 mars 2020 – 30 juni 2020 jämfört med motsvarande period 2019. Ansökningsperioden är 14 september – 4 oktober. Beslut och utbetalning beräknas till slutet av oktober/början av november. Som framgått av avsnitt 2.1 lämnar inte nämnden någon prognos för hur stor del av ersättningen som kan komma att tillfalla nämnden. Det kan samtidigt konstateras att det i dagsläget är oklart om det kommer att tillkomma ersättning för intäktsbortfallet för resterade period.

Trafiknämnden beslöt i samband med tertialrapporten för 2020 att hemställa hos regionstyrelsen om anvisning för hur konsekvenser av coronapandemin (prognostiserat underskott och bristande måluppfyllelse) ska hanteras.[42] Fullmäktige beslutade vid behandlingen av tertialrapport per april[43] att nämnder och bolag ska undanta effekterna av covid-19 vid sin bedömning av om budgeterat resultatkrav uppnåtts för 2020. I övrigt ansåg fullmäktige frågan besvarad genom regiondirektörens tjänsteutlåtande där det framgår att frågan avseende bristande måluppfyllelse hanteras i samband med att måluppföljningen rapporteras till regionfullmäktige i delårsrapporten per augusti 2020. Trafiknämnden beslutade i sin behandling av nämndens delårs-

[40] AB Storstockholms Lokaltrafik: Allmänna köp- och resevillkor
[41] Ersättningsmodellen för tilläggsavtalen anges syfta till ”att vara enkel, rättvis och transparent där ingen part gynnas eller missgynnas av rådande situation”. Trafikutövarna ska enligt modellen få betalt för trafik som utförs samtidigt som reducerade kostnader för trafikutövaren vid utförande av trafiken under interimsperioden, t.ex. till följd av begränsningar i trafikproduktionen, ska komma trafikförvaltningen till godo. Likaså ska avdrag göras för eventuella ekonomiska stödpaket från staten.
[42] Trafiknämnden 2020-05-26, TN 2020-0044
[43] Regionfullmäktige 2020-06-23, RS 2019-1041

rapport att, med hänvisning till förhållanden som framhållits i tertialrapporten, efterfråga anvisningar för hur konsekvenser av coronapandemin avseende bristande måluppfyllelse 2020 ska hanteras[44].

Risker framåt

Förvaltningens scenariearbete i samband med pandemin visar att coronapandemin med stor sannolikhet kommer att innebära stora konsekvenser framåt för trafiknämndens uppdrag, ekonomi, trygghets- och säkerhetsarbete, upphandlingsprocesser, investeringsplanering och trafikutbud.

I trafikförvaltningens normala trafikplaneringsprocess beställs trafiken för kommande år under tidig höst. För närvarande är osäkerheten mycket stor och beställningar läggs därför enligt uppgift på samma nivå som för 2020.

Det framgår vidare av intervjuer att interimsavtalen kommer att förlängas med de möjliga sex månaderna, men att det råder stor osäkerhet om hur man sedan ska lösa avtalsförhållandena med de aktuella trafikutövarna framåt.

Slutligen uttrycker nämnden i delårsrapporten en farhåga gällande möjligheterna att framåt driva investeringsverksamheten enligt plan.

Åtgärder och planering framåt

Mot bakgrund av den ekonomiska situationen och den allmänna osäkerheten kring verksamhetens framtida situation har enligt uppgift ett antal utredningar i tidiga skeden inom investeringsverksamheten redan lagts på is i avvaktan på analys och kommande prioriteringar. Vidare har förvaltningen deltagit i ett regionövergripande arbete med att se över investeringsplanen (se avsnitt 3.3).

Det framgår av granskningen och nämndens delårsrapport att förvaltningschefen har initierat ett återtagandeprojekt som samlar arbete med analyser, planering och förberedelser inom flera olika områden. Enligt nämndens delrapport är följande områden prioriterade: arbete med olika åtgärder för att stegvis och så snabbt förutsättningarna medger återfå resenärer och intäkter, analysera kostnadssituationen utifrån ett lägre resande samt föreslå besparingar inom administration, köpt trafik och underhåll (konsekvenser för investeringsverksamheten måste också analyseras/bedömas), prioritera planerade uppdrag och aktiviteter i VP 2020 och inför VP 2021.

Trafikförvaltningen har enligt delårsrapporten fortsatt arbetet med att ta fram en effektiviseringsplan med fokus på effektiviseringar inom administration och arbetssätt. Nämnden har i ett separat yttrande över promemoria Effektiv administration inom Region Stockholm (se avsnitt 3.2) angett ett antal effektiviseringsåtgärder.

[44] TN 2020-0044, FUT 2019-1001, TN 2020-09-22 Förslag i tjänsteutlåtande - protokoll ännu ej tillgängligt när denna rapport skrivs.

3.1.5 Bedömning

Revisionen konstaterar att coronapandemin varit och är en omfattande utmaning för trafiknämndens verksamhet. Revisionen bedömer att det har funnits en tydlig och transparent krishantering inom förvaltningen i samarbete med nämndens presidium och berörda entreprenörer. Förvaltningens krishanteringsplan har utgjort utgångspunkt för hanteringen. Revisionen anser att det skulle vara värdefullt för nämnden att redan nu göra en utvärdering av krishanteringen i syfte att fånga upp eventuell förbättringspotential framöver.

Revisionen konstaterar att nämndens presidium kontinuerligt har hållit sig underrättad om situationen och bland annat hållit extra inkallade möten. Vidare konstaterar revisionen att ett särskilt coronaärende har öppnats i diariet och noterar som positivt att underlag gällande scenarieanalyser, trängselrapporter o.s.v. finns samlade i MSB:s krishanteringssystem.

Revisionen noterar att beredskapen och upplägget för att hantera situationer med behov av särskild styrning av trafiken ser olika ut för olika trafikslag och för olika avtal. Det framgår av granskningen att trafikavtalen med VBP-upplägg för buss och lokalbana inte har fungerat i den rådande krisen, varför tilläggsavtal, efter förhandlingar, har träffats med berörda trafikutövare. Revisionen menar att dessa erfarenheter bör återföras till kommande avtalsarbete.

Revisionen ser positivt på att förvaltningschefen initierat ett arbete med åtgärdsplanering inom flera olika områden. Revisionen konstaterar samtidigt att de ekonomiska och verksamhetsmässiga utmaningarna framöver är stora. Inte minst trängselfrågan innebär svårigheter såväl för hanteringen i den omedelbara dagliga driften som kopplat till de långsiktiga målen för nämndens verksamhet. Vid tidigare uppföljningar har revisionen konstaterat att vare sig nämndens årsrapport eller specifika ärenden under året innehåller någon redovisning av genomförd effektivisering. Mot bakgrund av den nu rådande ekonomiska situationen är det än mer angeläget med en tydlig redovisning.

När det gäller omfattning och utformning av trafikering konstaterar revisionen att nämndens långtgående delegation till förvaltningschefen varit behövlig i den inledande fasen av krisen. Mot bakgrund av de förändrade ekonomiska förutsättningarna för nämnden är det dock enligt revisionens mening tveksamt om förvaltningschefens befogenheter att fastställa kommande års trafikering i detta läge är förenligt med kommunallagens begränsningar av rätten att delegera.

3.2 Ekonomistyrning

Vid nämnd-och ledningsgruppsmöten har nämndens ekonomi och prestationer samt övriga verksamhetsförändringar behandlats. Nämnden har informerats om det ekonomiska utfallet i relation till budget samt prognoser för fortsättningen av året.

3.2.1 Pågående och planerade effektiviseringsåtgärder

Revisionen har vid ett flertal tillfällen[45] understrukit vikten av att nämnden tydliggör vilken effektiviseringspotential som finns inom verksamheten och att trafiknämndens/trafikförvaltningens beskrivningar av effektiviseringsmöjligheter kan konkretiserats. Kopplat till detta arbetar nämnden också sedan ett antal år tillbaka med ett uppdrag från fullmäktige att ta fram en *effektiviseringsplan*. I sin verksamhetsberättelse för 2019 angav nämnden att en plan var under framtagande och att ett första steg var att effektivisera beställarorganisationen med två procent. Nämnden poängterar i delårsrapporten att arbetet med effektiviseringsplanen har fått ytterligare aktualitet givet det stora corona-relaterade intäktstappet. Nämnden rapporterar också för första gången ett utfall för indikatorn Administrationens andel av kostnaderna. Andelen anges till 2,1 procent för perioden och prognostiseras till 2,2 procent för året. Revisionen noterar dock att indikatorn varken relateras till målvärdet från fullmäktige – det vill säga minska från 2019 – eller till det tidigare angivna målet om en effektivisering av beställarorganisationen med två procent.

Revisionen kan i sammanhanget också konstatera att nämnden i sitt budgetunderlag för 2021[46] såväl som i sitt yttrande[47] över regionledningskontorets promemoria Effektiv administration i Region Stockholm, RS 2020-0623 behandlar ett antal pågående och kommande effektiviseringsåtgärder.

I budgetunderlaget återfinns dels en kortfattad beskrivning av effektiviseringsarbete inom fyra fokusområden – köpt trafik, digitalisering, beställarorganisation och kompetensförsörjning samt affärsmodeller – dels en lista över ett antal kostnadsposter som justerats ned i förhållande till de av verksamheten äskade behoven. En av dessa kostnadsposter är Drift och underhåll, som justeras ner med 125 mnkr i förslaget för 2021. Revisionens granskning visar att det redan i budgeten för Drift och underhåll 2020 finns inlagt ett generellt sparbeting på 91 mnkr, som enligt prognosen inte kommer kunna åstadkommas. Istället prognostiseras kostnaden för drift och underhåll överskrida budget med 99 mnkr, där den största delförklaringen utgörs av budgetavvikelser för underhållskostnader fördelade på akut/avhjälpande underhåll (38 mnkr) och planerat/förebyggande underhåll (18 mnkr). Revisionen kan således konstatera att behovet av akut underhåll är stort, och att kostnadsminskningar förefaller svåra att genomföra. Nämnden anger i budgetunderlaget för 2021 att trafikförvaltningen kommer att utreda konsekvenserna av nedjusteringen av kostnaden under hösten.

I nämndens yttrande över regionledningskontorets förlag på åtgärder för att effektivisera den övergripande administrationen inom regionen, diskuteras ett antal effektiviseringsmöjligheter inom trafikförvaltningens administration

[45] Landstingsrevisorerna, projektrapport 12/2018; Landstingsrevisorerna, årsrapport trafiknämnden 2018; Regionrevisorerna, årsrapport trafiknämnden 2019
[46] TN 2019-1348, RS 2020-0078
[47] FUT 2020-1127 TN 2020-1249

och arbetssätt. Även här rapporteras om de administrativa kostnadernas andel av de totala kostnaderna (ca 2 procent), tillsammans med en uppskattning av kostnaden för trafikförvaltningens beställarorganisation[48] i förhållande till totalen (ca 5 procent). Det konstateras samtidigt att de administrativa kostnaderna i absoluta tal har ökat sedan 2018. Att andelen trots det kan ligga kvar runt 2 procent förklaras av att kostnaderna för anläggning och trafik ökat i motsvarande grad. Vidare anges som förklaring till kostnadsökningen främst ökade utfördelade centrala kostnader från serviceförvaltningen samtidigt som förvaltningen, med samma administrativa resurser, fr.o.m. 1 januari 2020 också ansvarar för aktiveringen av utbyggd tunnelbanas anläggningar in i SL. Såväl kostnaden för administration som kostnaden för beställarorganisationen uppges kunna effektiviseras genom digitalisering, nya arbetssätt och samordningssynergier i relation till regionen som helhet respektive internt inom förvaltningen eller inom berörda branscher.

Nämnden redovisar vidare redan genomförda kostnadsbesparingar inom personalområdet – framför allt vad gäller konsultanvändning, vilket väntas leda till minskade utrednings- och utvecklingsuppdrag – samt pågående utvecklingsarbete inom en rad områden. Arbetet med huvudprocesskartan tas upp, liksom området leda och styra och den nya åtgärdsvals- och investeringsprocessen, vilka samtliga uppges kunna leda till ett mer systematiskt, kvalitativt, enhetligt och effektivt arbetssätt för ledning och styrning. Även åtgärder för att stärka den ekonomiska rapporteringen, som nya kalkylmodeller och förbättrat systemstöd, nämns tillsammans med åtgärder för stärkt analysförmåga, i form av förbättrade analysplattformar och utvecklat systemstöd. Slutligen lyfter förvaltningen även fram sitt pågående arbete med digital transformation och framtagandet av en digital roadmap.

3.2.2 Långsiktig ekonomisk uthållighet

Liksom övriga nämnder har trafiknämnden att förhålla sig till fullmäktiges inriktningsmål om Långsiktig ekonomisk uthållighet. I delårsrapporten rapporterar nämnden att det verksamhetsspecifika målet Ett resultat i balans prognostiseras att uppnås om det stora corona-relaterade intäktsbortfallet räknas av, vilket är i enlighet med vad som anges i fullmäktiges tertialrapport. När det gäller det verksamhetsspecifika målet Självfinansiering av drift och ersättningsinvesteringar uppger nämnden att den kraftiga negativa effekt som den minskade biljettförsäljningen haft på rörelseresultatet, leder till att rörelseresultatet för året prognostiseras till att enbart täcka verksamhetskostnaderna. När det gäller ersättningsinvesteringar uppges att statliga bidrag krävs för att även dessa ska täckas. I vilken grad de statliga bidragen kommer att täcka dessa kostnader är förknippat med osäkerhet, och de flesta indikationer tyder på att nämnden inte kommer att få full ersättning för sitt corona-relaterade intäktsbortfall.

[48] I texten står ”… det som möjligen skulle kunna kallas ’beställarorganisation’, dvs. det som inte är drift, underhåll och kapitalkostnader”.

3.2.3 Bedömning

Revisionen ser positivt på det utvecklingsarbete som pågår inom förvaltningen när det gäller ekonomistyrningen. Bland annat har konkretisering av effektiviseringsmöjligheter, som revisionen tidigare pekat på, delvis åtgärdats. Det är dock fortfarande inte konsekvent tydliggjort hur nämnden ser på vilken effektiviseringspotential som finns i verksamheten, eller hur denna i praktiken ska förverkligas. När det gäller konsekvenserna av föreslagna nedjusteringar av kostnader som förvaltningen angett ska utredas under hösten menar revisionen att en konsekvensbeskrivning bör *föregå* och bifogas sådana kostnadsminskningsförslag. Mot bakgrund av föreslagna besparingar inom drift och underhåll vill revisionen peka på tidigare lämnade rekommendationer gällande att redovisa och prioritera resursbehov för underhåll och reinvesteringar utifrån ett långsiktigt investerings- och driftperspektiv.[49]

Det kan konstateras att de ekonomiska konsekvenserna för nämnden på kort sikt är oklara då det är osäkert hur intäktsbortfallet kommer att hanteras från statens sida. Revisionen konstaterar också att årets omfattande biljettintäktsbortfall och övriga effekter av coronapandemin innebär konsekvenser som kommer att vara kännbara under kommande år. Det kommer att innebära en stor ekonomisk utmaning och riskerar att få långtgående konsekvenser för nämndens möjlighet till långsiktig ekonomisk uthållighet.

3.3 Investeringsstyrning

3.3.1 Anpassning till regionens nya investeringsregelverk

Region Stockholms tidigare regelverk för investeringsverksamheten, Investeringsstrategin[50], upphörde i november 2018 i och med att fullmäktiges budget för 2019 angav styrande principer för regionens investeringar.[51] Först i samband med budget 2020 hade sedan regionstyrelsen berett Riktlinje för investeringar som antogs i samband med budgetbeslutet[52]. Revisionen har tidigare genomfört en granskning av den nya investeringsstyrningen och bedömde då bl.a. att det kvarstår områden att utveckla och förtydliga i flera delar i de regionövergripande styrande dokumenten.[53]

Det framgår av nu genomförd granskning att trafikförvaltningen påbörjade arbetet med att anpassa verksamheten till de nya riktlinjerna under hösten 2019 och att förvaltningen sedan början av 2020 bedriver ett utvecklingsprojekt i syfte att anpassa nämndens investeringsprocess till den nya riktlinjen. I

[49] Rekommendation nr 1403 (28885 enligt ny numrering), Landstingsrevisorerna projektrapport 12/2018 Kostnaderna i kollektivtrafiken. Även rekommendation nr 34239, Regionrevisorerna projektrapport 13/2019 Strategisk planering av underhåll
[50] LS 1308-1033, LS 1407-0854
[51] De styrande principerna finns även med i fullmäktiges budget för 2020, RS 2019-1161, RS 2019-0829.
[52] RS 2019-0867, RS 2019-0829
[53] RK 2020-0025, Regionrevisorerna Projektrapport 14/2019 Investeringsprocessen – förutsättningar för styrning och samordning

enlighet med riktlinjen benämns den nya processen åtgärdsvals- och investeringsprocessen (ÅIP). En utsedd projektledare driver arbetet som är nära kopplat till förvaltningens allmänna utvecklingsarbete gällande verksamhetens huvudprocesser (se avsnitt 3.4). Enligt den senast reviderade tidplanen[54] ska merparten av utvecklingsarbetet vara avslutat under september månad och därefter ska interna utbildningar genomföras oktober – november. Det framgår dock att tidplanen inte kommer att kunna hållas fullt ut utan att projektarbetet kommer att fortgå hela 2020. Implementeringen i verksamheten kommer sedan fortsätta under 2021.

En del i projektarbetet är att ta fram olika typer av mallar, t.ex. kalkylmallar, som ska användas i de olika stegen i processen. Förvaltningen framhåller i intervjuer t.ex. hållbarhetsområdet där kraven enligt förvaltningens analys är högre i nya ÅIP än tidigare och att området fortfarande inte har kunnat hanteras fullt ut. Riktlinjen definierar att processen i olika steg ska innehålla hållbarhetsbeskrivning, -bedömning, -analys, - plan och -ambitioner men specificerar inte några krav avseende innehåll eller omfattning i det som ska levereras i de olika stegen. För de genomförandebeslut som under 2020 tagits fram av nämnden har förvaltningen successivt fått lösa utformningen av hur t.ex. hållbarhetsplanen ska utformas (se även övergångsregler nedan).

Det framgår också av intervjuer att förvaltningen har behövt ägna särskild uppmärksamhet åt hur riktlinjerna ska hanteras kopplat till IT-investeringar samt att även ersättningsinvesteringar har en särskild problematik när det gäller implementeringen av den nya riktlinjen.

Trafikförvaltningen ställde under hösten 2019 ett antal frågor till regionledningskontoret gällande förtydliganden av riktlinjen och har i årets implementeringsarbete bland annat saknat kompletterande anvisningar från regionledningskontorets sida. Några formella klargöranden från regionledningskontorets sida har inte lämnats. Trafikförvaltningen har därför arbetat med att ta fram egna förslag som sedan stämts av med tjänstemän inom regionledningskontoret för bedömning av om de ligger i linje med riktlinjens intentioner. Detta återges i revisionens Delrapport 2020 till regionstyrelsen.

Övergångsregler

I samband med att den nya riktlinjen för investeringar beslutades fanns inom trafiknämndens investeringsplan redan ett antal pågående investeringsobjekt i tidiga faser (utrednings- respektive planeringsfasen). Regionstyrelsen har inledningsvis inte lämnat några anvisningar gällande hur dessa objekt ska hanteras. Trafikförvaltningen sammanställde i slutet av 2019 ett antal objekt i investeringsplanen för avstämning gällande övergångshantering. Förvaltningen har informellt fått ett samlat svar med principer för hanteringen. Av principerna framgår att medel för kompletterande analyser, t.ex. åtgärdsvals-

[54] 2019-06-22. Statusrapporter lämnas till förvaltningens investeringsråd

analyser, där sådana bedöms nödvändiga enligt det nya regelverket, kan hanteras som prognosavvikelser under 2020 för att sedan inarbetas i budget för 2021. För de investeringsobjekt som finns med i investeringsplanen men där det ännu inte finns något formellt beslut att starta investeringsobjektet föreslås att beslut om inriktning[55] även omfattar genomförandet av en åtgärdsvalsanalys.

Som framgår ovan skulle det nya investeringsregelverket under 2020 kunna leda till budgetavvikelser då en del av utredningsarbetet enligt det nya regelverket ökar kostnaderna istället för att tas som en del av investeringsutgiften vilket inte var hanterat i budgeten för 2020. I praktiken har det visat sig att övergångsproblematiken blivit ganska liten under 2020 då mycket av utredningsarbetet för investeringar i tidiga skeden dels stannat av p.g.a. coronapandemin, dels parkerats mot bakgrund av pågående omprioriteringsarbete (se avsnitt 3.3.2).

Tidigare har det inte funnits några särskilda krav på att effektmål ska tas med i genomförandebeslut om sådana inte fastställts tidigare i processen. Enligt det nya regelverket ska kvantifierade effektmål i form av indikatorer och mätetal samt förväntad realiseringstid finnas med i beslutsunderlaget redan till inriktningsbeslut. Revisionen konstaterar att det för en lång tid framöver kan komma att innebära svårigheter att genomföra den avslutande fasen, effektrealisering[56], för flertalet projekt i hela region Stockholm om det i samband med genomförandebeslut inte finns fastställda effektmål sedan tidigare.

3.3.2 Investeringsbehov i underlaget till investeringsplanen 2021

I den ordinarie budgetprocessen inför 2021, som startade före coronapandemin, har trafiknämnden i enlighet med regionstyrelsens anvisningar tagit fram ett underlag till arbetet med budget 2021[57]. Ärendet hanterades i nämnden i maj 2020.

Enligt regionens riktlinjer ska n*ämnder och bolags investeringsprioriteringar resultera i ett förslag till investeringsplaner, som vidarebereds i Region Stockholms budgetprocess*. Revisionen har tidigare rekommenderat trafiknämnden att prioritera mellan investeringar på ett transparent och systematiskt sätt baserat på ett underlag om projekt och program som inbegriper bland annat nytta, ekonomi och risker[58].

[55] I den nya riktlinjen har den tidigare ”utredningsfasen” ersatts med ”inriktningsfas”, med delvis annat innehåll.
[56] Enligt Riktlinje Investeringar: Den sista delen i processen består av en fas effektrealisering. Under denna fas ska den nämnd / bolag som ålagts att följa upp realiseringen av genomförda åtgärder och investeringar mäta och utvärdera om beslutade effektmål och hållbarhetsambitioner uppnåtts.
[57] TN 2019-1348, RS 2020-0078. TN 2020-05-26
[58] Rekommendation nr 534 (28814 enligt ny numrering). Landstingsrevisorerna årsrapport TN 2014

Det framgår av revisionens granskning att nämndens förslag till investeringsplan för 2021 innehåller en tabell med prioritering av föreslagna objekt vilket följer regionledningskontorets mall för investeringsplanen.

Revisionen konstaterar samtidigt att nämndens budgetunderlag inte innehåller några övergripande beskrivningar av hur pågående och kommande investeringar bör prioriteras. Det framgår däremot av texten att investeringsbehoven framåt är omfattande. Nämnden skriver att investeringstakten kommer att bestå under planperioden och att kollektivtrafiken för den kommande perioden 2021–2030 kommer ha omfattande behov för att säkerställa både en väl fungerande kollektivtrafikanläggning och en ökad tillgänglighet. Nämnden konstaterar att det finns indikationer på utökat behov av tillkommande investeringar som resultat av utbyggd tunnelbana (till exempel trafikstyrningssystem) och beslutade objekt inom Sverigeförhandlingen. Nämnden anger vidare att det till detta tillkommer ett ökat behov av underhåll och ersättningsinvesteringar för att upprätthålla anläggningens säkerhet, funktion och värde. Även ersättningsinvesteringar som möter digitaliseringens framväxt, till exempel behovet av skräddarsydd trafikinformation och förbättrad möjlighet för resenärer att köpa och hantera biljetter, ingår i detta.

Gällande förslaget till investeringsplan anges att planen omfattar pågående och beslutade investeringar, men att den inte visar hela behovet av investeringar för ej beslutade delar av projekt i tidiga faser eller framtida investeringar där investeringsprocessen ännu ej initierats.

Hänvisning görs här till trafikförvaltningens arbete med att tydligare synliggöra hela kollektivtrafiksystemets aktuella och långsiktiga investeringsbehov. Arbetet bedrivs ur ett systemperspektiv och omfattar samtliga trafikslag i kollektivtrafiksystemet.

Revisionen har granskat nämndens förslag till investeringsplan för 2021 i syfte att analysera den tillkommande investeringsvolymen, dvs. volymen utökade behov inom redan upptagna objekt och tillkommande nya investeringar. Nämnden har, enligt revisionens genomgång, i sitt budgetunderlag föreslagit tillkommande investeringar som totalt uppgår till ca 11 mdkr jämfört med budget 2020. Det handlar om 1,1 mdkr i tillkommande utgifter för objekt i genomförandefasen, 1,3 mdkr avser ökade uppskattade utgifter för objekt som ligger i planeringsfasen, 0,2 mdkr avser objekt som ännu inte är beslutade, 5,6 mdkr avser objekt där det tidigare bara har angetts medel för utredning och 2,7 mdkr för helt nya objekt.

Ytterligare prioriteringsarbete

Det framgår av intervjuer att ett fortsatt arbete med prioritering av investeringar har pågått efter att nämnden avlämnat sitt förslag till investeringsplan. Vid fullmäktiges behandling av tertialrapporten per april 2020 beslöt fullmäktige att avbryta investeringsobjekt Samkörbarhet (1,4 mdkr) för vidare utredning. Fullmäktige gav därutöver regionstyrelsen i uppdrag att fortsätta

tidigare påbörjad översyn[59] för att stärka investeringsstyrningen. Enligt uppgift har regionledningskontoret, genom det inrättade investeringsrådet, analyserat möjligheterna att minska investeringsvolymerna. Trafikförvaltningen har, via sitt eget investeringsråd (se avsnitt 3.3.4), bidragit i arbetet. Förvaltningen har också varit representerad i det regionövergripande investeringsrådet.

Då prioriteringsprocessen har pågått på tjänstemannanivå utan några formella anvisningar från regionstyrelsens eller regionledningskontorets sida och utan krav på formella sammanställningar och behandling i trafiknämnden eller regionstyrelsen har revisionen inte kunnat granska prioriteringsarbetet. Det framgår dock av intervjuer att förvaltningen i sitt eget arbete använt en utvecklad form av den prioriteringsmodell som tagits fram av regionledningskontoret inom ramen för den nya investeringsprocessen. I trafikförvaltningens prioriteringsmodell har systemperspektivet lagts in.

3.3.3 Ej redovisade investeringsbehov

Revisionen har i tidigare granskningar konstaterat att det finns omfattande tillkommande investeringsbehov, bl.a. inom tunnelbanan, som inte tydligt har redovisats i vare sig nämndens egna, långsiktiga planeringsdokument eller i t.ex. nämndens underlag till fullmäktiges budgetar [60]. Revisionen har mot denna bakgrund tidigare rekommenderat trafiknämnden när det gäller tillkommande investeringsbehov att dels säkerställa en kontinuerlig hanteringsordning för identifiering, bedömning och prioritering av tillkommande investeringsbehov, dels ge fullmäktige en heltäckande bild av alla kända tillkommande behov av investeringar på kort och lång sikt även där utgiften inte är preciserad.[61]

Revisionen har också i tidigare granskningar särskilt poängterat behovet av att tydliggöra nämndens behov av ersättningsinvesteringar. Revisionen rekommenderade 2018 trafiknämnden att redovisa och prioritera resursbehov för underhåll och ersättningsinvesteringar utifrån ett långsiktigt investerings- och driftperspektiv.[62] Som framgått av avsnitt 3.3.2 ovan anger även nämnden i sitt underlag till budget 2021 att de framtida investeringsbehoven är omfattande. Behoven preciseras dock inte i någon beskrivning.

---

[59] Av fullmäktiges budget 2020 framgår följande: ”I syfte att minska Region Stockholms kostnader för investeringar ges
regionstyrelsen i uppdrag att i samråd med berörda nämnder och bolag genomföra en översyn av Region Stockholms investeringar. Översynen ska inkludera såväl planerade som redan beslutade investeringsobjekt. … Utifrån översynen ska regionstyrelsen återkomma med förslag till fullmäktige om investeringar som bör avbrytas, ges ny inriktning eller omfattning.”
[60] Landstingsrevisorerna projektrapport 12/2018 Kostnaderna i kollektivtrafiken
[61] Rekommendation nr 1402 (28884 enligt ny numrering). Landstingsrevisorerna projektrapport 12/2018 Kostnaderna i kollektivtrafiken.
[62] Rekommendation nr 1403 (28885 enligt ny numrering). Landstingsrevisorerna projektrapport 12/2018 Kostnaderna i kollektivtrafiken.

Liksom tidigare framkommer det i trafiknämndens och förvaltningens dokument att de framtida behoven, både vad gäller nyinvesteringar och ersättningsinvesteringar, ska preciseras i förvaltningens utvecklingsplaner inom ramen för det strategiska ramverket (se avsnitt 3.4.3). Enligt nämndens delårsrapportering ska en utvecklingsplan tunnelbana färdigställas under 2020.

I sammanhanget noterar revisionen det uppdrag som nämnden fick av fullmäktige i budget 2015 om att utreda tillkommande investeringsbehov för utbyggnad av tunnelbana. Regionstyrelsen skriver i sitt ärende Investeringar Avstämning av Budget 2020 för Region Stockholm[63] att arbetet med tunnelbaneutbyggnaden kan innebära tillkommande investeringar i regionens befintliga angränsande anläggningar. Trafiknämndens utredningsarbete kring tillkommande investeringar anges därför vara av stor vikt då utredningen kan komma att påverka regionens långsiktiga investeringsplan. I trafiknämndens delårsrapport redovisas att uppdraget pågår. Underlag för kommande beslut om inriktning och planering har enligt delårsrapporten tidigare förväntats finnas tillgängligt under första halvåret 2021. Nämnden anger att med anledning av förändrad tidplan för utbyggnaden av tunnelbanan behöver investeringsbehoven ses över vilket kan leda till att beslut om inriktning och planering kommer senare i planperioden.

Revisionen har också tidigare kommenterat att det inte finns en tydlig linje för när en investerings hela uppskattade utgift tas med i nämndens underlag till investeringsplanen och när det bara är utgifterna för utredningar som tas med. Det framgår av granskningen att det fortfarande inte finns någon enhetlig hantering. I en del fall tas hela det uppskattade investeringsbeloppet med i underlaget till investeringsplan medan det i andra fall finns uppskattade investeringsbelopp ”utanför plan”, d.v.s. som inte tas med i underlaget till investeringsplan. Revisionen noterar dock som positivt att nämndens tabeller nu tydliggör om upptagna belopp omfattar hela utgiften för investeringens genomförande eller enbart utgifter som avser inriktnings- och/eller inriktnings- och planeringsfas. Enligt förvaltningen förväntas hela hanteringen bli tydligare i den nya åtgärdsvals- och investeringsprocessen.

Prioritering kopplat till kommande investeringsbehov

Implementeringen av den nya åtgärdsvals- och investeringsprocessen sätter också fokus på hur den långsiktiga planeringen och prioriteringen av utvecklingsbehov går till, och då bl.a. formerna för prioritering av vad som över huvud taget ska placeras in i åtgärdsvals- och investeringsprocessen.

Revisionen konstaterar att identifiering och prioritering av kommande behov i hög grad är kopplat till det strategiska ramverket där revisionen sedan tidigare konstaterat behov av förtydliganden, inte minst kompletteringar gällande formerna för prioritering med stöd av ramverket.

[63] RS 2019-1053, RS 20200218

3.3.4 Investeringsrådet

Revisionen har tidigare rekommenderat trafikförvaltningens ledning att tydliggöra roller och ansvar för förvaltningens investeringsråd i förhållande till den formella beslutsprocessen och nämndens ansvar för investeringsverksamheten.[64] Det framgår av årets granskning att trafikförvaltningen har två olika dokument som innehåller inte helt överensstämmande skrivningar om investeringsrådet.[65]

I förvaltningschefens fastställda arbetsordning för trafikförvaltningen framgår att förvaltningens olika råd ska fungera som stöd till trafikförvaltningens ledningsgrupp och till linjeorganisationen. Råden ansvarar enligt arbetsordningen för att upprätthålla en rådgivande och beredande funktion, och ska säkra ett tvärfunktionellt arbete i aktuella processer. Det tydliggörs att beslut ska fattas i enlighet med en stående agendapunkt på trafikförvaltningens ledningsmöten. För investeringsrådet anges specifikt att rådet ”ska vara rådgivande och beredande i frågor som rör framdriften av trafikförvaltningens investeringsarbete. Rådet hanterar den månatliga uppföljningen av trafikförvaltningens investeringsverksamhet. Rådet säkerställer efterlevnad av styrande principer och regelverk.”

Det har framkommit i revisionens granskning att investeringsrådets roll också har definierats i ett s.k. styrkort som bl.a. preciserar att rådet ska ”Säkerställa tydliga prioriteringar, långsiktigt lägre utgifter och effektivt genomförda investeringar”. Det framgår inte av styrkortet om det är fastställt och i så fall av vem.

3.3.5 Internrevisionens granskning och fastställd åtgärdsplan

Trafikförvaltningens internrevision har under 2019–2020 genomfört en granskning med nära koppling till ovanstående iakttagelser[66]. Internrevisionens sammanfattande bedömning i rapporten är bl.a. ”Ändamålsenligheten och effektiviteten med vilken trafikförvaltningen väljer ut de projekt som ger störst bidrag till verksamhetens mål är ej tillfredsställande”. Internrevisionen anger vidare att förbättringsåtgärder har initierats men inte i tillräcklig utsträckning. Bristerna orsakar enligt internrevisionen i dagsläget kostsam ineffektivitet och osäkerhet i fråga om de rätta projekten och investeringarna genomförs.

Internrevisionens rapport redogör för en rad iakttagelser med tillhörande riskbedömning. Flera av iakttagelserna sammanfaller med regionrevisionens iakttagelser t. ex att det strategiska ramverket är svårtillgängligt, att strategiska och taktiska dokument i ramverket saknas, att investeringsrådets roll, arbetssätt och ansvar inte är tillräckligt formaliserat och att det är svag kän-

[64] Rekommendation nr 37778, Regionrevisorerna Årsrapport TN 2019
[65] Dessutom framgår det i förvaltningens anvisning "Att skriva beslut och tjänsteutlåtande” att samtliga tjänsteutlåtanden ska beredas i investeringsrådet innan beslut i TN.
[66] Revisionsrapport Internrevision Urval av och ändringar i projekt på trafikförvaltningen, TN 2019-0289-1

nedom om hur kollektivtrafikens behov fastställs. Till rapporten hör en fastställd åtgärdsplan där flera av åtgärderna kopplas till arbetet med den nya åtgärdsvals- och investeringsprocessen. En åtgärd är även den nu pågående översynen av det strategiska ramverket (se även 3.4.3).

3.3.6 Bedömning

Revisionen ser positivt på förvaltningens arbete med att implementera den nya åtgärdsvals- och investeringsprocessen utifrån regionens nya riktlinje. Revisionen noterar också den genomgång som förvaltningen sammanställt av viss övergångsproblematik.

Samtidigt konstaterar revisionen att det fortfarande finns oklarheter gällande verksamhetens långsiktiga investeringsbehov, speciellt gällande ersättningsinvesteringarna. Det gäller även hur prioriteringsarbetet på nämndnivå, framförallt i de tidiga skedena, ska ske. Nämndens prioriteringar inom investeringsplanen sammanfattas inte på ett tydligt sätt i förslaget till budget 2021 och för de långsiktiga behoven pågår fortfarande utredningsarbete. Det är enligt revisionen inte heller helt tydligt vilken roll förvaltningens interna investeringsråd har, bland annat i prioriteringsarbetet.

Revisionen avser att under 2020 fortsatt följa pågående arbete med dels åtgärdsvals- och investeringsprocessen, dels det strategiska ramverket (och även åtgärdsplanen kopplat till internrevisionens rapport) för att till årsrapporten göra en ny bedömning av framförallt en tidigare rekommendation från 2014[67].

3.4 Verksamhetsstyrning

Nämnden har i verksamhetsplanen i huvudsak brutit ner fullmäktiges mål som berör verksamheten till egna uppföljningsbara mål och indikatorer. Nämnden har också, utöver uppdragen från fullmäktige, fastställt ett antal egna aktiviteter som ska genomföras under året. Nämnden rapporterar att majoriteten av totalt 31 aktiviteter löper enligt plan. Fem aktiviteter har redan genomförts under året, ytterligare tre föreslås att avslutas (varav två med anledning av coronapandemin). Fem aktiviteter pågår med avvikelse och är alla påverkade av pandemin.

Revisionen har tidigare konstaterat att förvaltningen bedriver utvecklingsarbete inom flera viktiga områden för att hantera identifierade problem och utvecklingsbehov inom intern styrning och kontroll. Det framgår av revisionens granskning att arbetet fortsätter under 2020 även om visst utvecklingsarbete

[67] Rekommendation nr 534 (28814 enligt ny numrering). Landstingsrevisorerna årsrapport TN 2014”Trafiknämnden bör prioritera mellan investeringar på ett transparent och systematiskt sätt baserat på ett underlag om projekt och program som inbegriper bland annat nytta, ekonomi och risker.”

har fördröjts respektive pausats med anledning av den rådande coronapandemin. Pandemin har samtidigt inneburit att andra åtgärder än de tidigare planerade har behövt vidtas i verksamheten.

3.4.1 Verksamhetens övergripande processer

En viktig komponent i den övergripande verksamhetsutvecklingen är förvaltningens arbete med en huvudprocesskarta. Bland annat har förvaltningen framhållit att huvudprocesskartan är en viktig del i att, inom ramen för arbetet med intern kontroll, skapa förutsättningar för att identifiera och etablera nyckelkontroller i verksamhetens processer. Under 2019 har huvudprocesskartan fastställts och det finns en nulägesbeskrivning av hur de övergripande kärnprocesserna[68] inom förvaltningen i praktiken ser ut. Beskrivningarna ska framåt användas som underlag och stöd i arbetet med att utveckla processerna. Processägare och processledare för kärnprocesserna utsågs i slutet av 2019 och har under våren 2020 genomfört en första processanalys, som ska ligga till grund för att identifiera aktuella utvecklingsområden i det fortsatta arbetet.

Till kärnprocesserna har tolv stödprocesser pekats ut. Revisionens granskning visar att arbetet med att kartlägga de tolv utpekade stödprocesserna delvis har påbörjats men har försenats av den rådande coronapandemin. Arbetet kring stödprocesserna ska enligt uppgift tas upp igen under hösten.

Den så kallade leda- och styraprocessen kompletterar övriga processer. Utvecklingen av leda- och styraprocessen har tidigare bedrivits separat, men nu sker utvecklingsarbetet mer samlat samtidigt som utvecklingen fortsätter. En viktig del i leda- och styraprocessen är kopplingen till det strategiska ramverket (se avsnitt 3.4.3.).

Granskningen visar att det kvarstår ett arbete för att hitta former för att systematiskt följa upp och mäta processernas effektivitet samt tillämpningen av processarbetssättet. Det framgår vidare av granskningen att steget mellan de nu definierade huvud- och stödprocesserna och processbeskrivningar där nyckelkontroller kopplat till intern kontroll kan utformas är stort. Detta har även identifierats av förvaltningen inom ramen för arbetet med att utveckla den interna kontrollen (se vidare nedan).

3.4.2 Risk och utvecklingsarbete inom intern kontroll

Revisionens granskning visar att verksamheten arbetar aktivt med att efterleva internkontrollplanen och att förbättra de rutiner där förbättringsmöjligheter finns. Inom vissa processer, till exempel biljettintäkterna, har förvaltningen gjort ett arbete med att kartlägga processen och identifiera risker och kontroller.

[68] Utveckla kollektivtrafiksystemet, Utforma och etablera kollektivtrafiklösningar, Leverera och följa upp kvalitetssäkrad kollektivtrafik

Det framgår av granskningen att trafiknämnden under året har genomfört ett utvecklingsarbete inom området risk och intern kontroll. Utvecklingsarbetet, som initierades under 2019, har enligt förvaltningen fått en tydlig organisatorisk hemvist via sammanslagningen av funktion Risk och funktion Intern kontroll till en gemensam enhet, placerad under avdelning Verksamhetsstyrning och ekonomi. Utvecklingsarbetet tar avstamp i regionens riktlinje för intern kontroll[69] och har inbegripit utarbetande/uppdatering av lokala styrdokument – exempelvis rutiner och administrativa bestämmelser – såväl som nya organisatoriska strukturer. Vidare har en metodik för riskhantering, inklusive kontroller och åtgärder, i processer tagits fram och i ett första steg implementerats för ett antal grundläggande finansiella processer. Arbetet är sedan tänkt att fortsätta med andra processer i syfte att bl.a. kunna definiera viktiga nyckelkontroller.

I samband med fastställande av nämndens verksamhetsplan för 2020 fastställde nämnden en plan för intern kontroll.[70] De inom förvaltningen identifierade risker som sammantaget bedöms utgöra störst risk för verksamheten har förts in i planen. Riskerna presenteras med ett sammanvägt riskvärde (sannolikhet och konsekvens) samtidigt som det i planen övergripande anges hur risken ska hanteras eller var information om riskhanteringen kan återfinnas. Enligt uppgift kommer en förnyad och utvecklad arbetsprocess för plan för intern kontroll att implementeras i och med arbetet med verksamhetsplan 2021.

I samband med nämndens delårsrapport har planen för intern kontroll följts upp. Nämnden bedömer enligt delårsrapporten att riskerna inte har förändrats med avseende på coronapandemin; dock har utvecklingsarbetet begränsats något med anledning av pandemin och den omprioritering av resurser inom verksamheten som har skett.

Nämndens delårsrapport innehåller en kortfattad beskrivande text och analys av de högst värderade riskerna. Trafiknämndens två högst värderade risker är *Bristande kontroll och underhåll på anläggningar och fordon* och *Investeringar når inte effektmål samt håller inte ramar i övrigt*, vilka presenteras tillsammans med föreslagna åtgärder för att hantera dem. Revisionen noterar att internkontrollplanen innehåller ytterligare en risk som ligger i det röda fältet i riskbedömningsmatrisen; *Antagonistiskt angrepp mot trafikförvaltningens byggnader och/eller anläggningar/fordon*. Denna risk kommenteras dock inte i delårsrapporten och inga åtgärder presenteras i rapporten. I bilaga till delårsrapporten, Fördjupad sammanställning av risker, åtgärder och kontroller, framgår att kontrollmoment och åtgärd finns framtagna för denna risk. I bilagans uppföljning anges att arbetet med att säkerställa säkerhetsskyddet fortsätter enligt plan och med god progress samt att framtagning

[69] RS 2019-0866, RS 2019-0829
[70] TN 2018-1251, FUT 2019-1001, TN 2019-12-17.

av riktlinje för skalskydd för hela verksamheten (ej bara säkerhetsskyddsrelaterad verksamhet) pågår. Revisionens granskning har dock visat att detta arbete inte pågår utan förväntas påbörjas först under 2021. Revisionen har vid ett flertal tillfällen[71] rekommenderat nämnden att stärka sitt arbete med skalskydd, bland annat genom att ta fram en riktlinje.

Granskning gällande intern styrning och kontroll i ekonomiprocesserna redovisas i avsnitt 3.5 respektive 3.6.

3.4.3 Det strategiska ramverket

Revisionen har under ett antal år[72] pekat på behovet av att förtydliga nämndens s.k. strategiska ramverk för verksamheten, dvs. att definiera och utveckla de strategiska styrande dokument som fastställs av nämnden respektive förvaltningschefen samt tydliggöra hur dessa dokument förhåller sig till varandra. Som framgår av avsnitt 3.3.5 har även förvaltningens internrevision identifierat detta behov i samband med en granskning 2020. I årsrapporten 2019 lämnade revisionen två rekommendationer gällande det strategiska ramverket.[73] Enligt intervjuer har trafikförvaltningen under våren 2020 initierat ett samarbete med regionledningskontoret för översyn av det strategiska ramverket med fokus på att förenkla och tydliggöra beskrivningen av hur de långsiktiga styrande dokumenten förhåller sig till varandra. En åtgärdsplan är enligt uppgift under framtagande.

3.4.4 Kompetensförsörjning

Nämnden har i sin verksamhetsberättelse för 2019 rapporterat att en förvaltningsövergripande kompetensförsörjningsplan har tagits fram. Planen ska ge anvisningar till organisationens arbete med kompetensplanering och -utveckling och ska tjäna som underlag för arbetssätt, processer och verktyg för att stärka det långsiktiga kompetensförsörjningsarbetet. Revisionen har tidigare rekommenderat förvaltningens ledning att på ett systematiskt sätt kartlägga förvaltningens behov av kompetens samt identifiera och beskriva bristen på vissa yrkeskategorier som underlag för åtgärder på såväl lång som kort sikt.[74] Revisionen bedömde i sin årsrapport 2019 [75] att kompetensförsörjningsplanen ännu inte fullt ut omhändertar en systematisk analys av kompetensbehovet då exempelvis befintliga kompetensgap inte varit identifierade och att det inte är tydligt hur kompetensplanering ska samordnas ur ett förvaltningsövergripande perspektiv samt att det behöver tydliggöras hur kopplingen mot verksamhetsprocesser och budget ska se ut.

---

[71] Rekommendation nr 1196 (28856 enligt ny numrering), Landstingsrevisorernas årsrapport 2017
[72] Se bl.a. Landstingsrevisorerna projektrapport 3/2016, Trafikplaneringen i landstinget, Landstingsrevisorerna projektrapport 12/2018 Kostnaderna i kollektivtrafiken, Regionsrevisorerna årsrapport TN 2019
[73] Rekommendationerna nr 37780 respektive 37781, regionrevisorerna årsrapport TN 2019
[74] Rekommendation 28807, Landstingsrevisorerna delrapport trafiknämnden 2014.
[75] Regionrevisorerna årsrapport trafiknämnden 2019.

En uppföljande granskning visar att förvaltningen har påbörjat flera aktiviteter för att implementera kompetensförsörjningsplanen. Enligt uppgift från förvaltningen finns numera en första början till en gemensam övergripande bild på ledningsgruppsnivå över förvaltningens identifierade kompetensutvecklingsbehov som baseras på avdelningsvisa kompetensplaner. Identifierade nyckelkompetenser har mappats mot huvudprocesskartan.

En kompetensskattning och skattning av utbildningsinsatserna inom förvaltningen som genomförs i samband med kommande utvecklingssamtalen ska enligt uppgift inkluderas i en kommande analys av kompetensgapen. I sammanhanget noterar också revisionen de lösningar som förvaltningen implementerat för att säkra bemanningen under rådande coronapandemi (se avsnitt 3.1).

3.4.5 Avtalsuppföljning

Revisionen har vid ett flertal tillfällen granskat trafiknämndens arbete med avtalsuppföljning. Under 2019 granskades nämndens förutsättningar för avtalsuppföljning av driftsavtal[76]. I detta inkluderades uppföljande granskning av tidigare lämnat rekommendationer att systematiskt genomföra och dokumentera utvärdering av ingångna avtal[77] samt att tydliggöra ansvaret för en sammanhållen utvärdering och utveckling av avtalsuppföljningen[78]. Även trafikförvaltningens internrevision har tidigare granskat och kommenterat brister i avtalsuppföljningen.[79]

I sitt yttrande[80] över regionrevisorernas granskning av avtalsuppföljning anger nämnden att rekommendationerna som revisionen hänvisar till i rapporten har åtgärdats av förvaltningen under 2019 och kommer att rapporteras som färdiga för uppföljning av revisorerna per 2019-12-31. Vid uppföljning av rekommendationerna under 2020 har revisionen dock noterat att trafikförvaltningens utvecklingsarbete kopplat till avtalsuppföljning ännu inte är helt avslutat. I revisionens uppföljande granskning har det framkommit att en arbetsprocess för avtalsuppföljning tagits fram och testkörts, ett större antal rutiner är under utarbetande, nya IT-system finns på plats och en delvis ny tvärfunktionell organisationsstruktur med tydliggjorda roller och ansvarsfördelning är under etablering. Det nya arbetssättet ska, enligt uppgift, till stora delar vara implementerat under hösten 2020.

[76] Regionrevisorerna, projektrapport 9/2019 Beställarnämndernas förutsättningar för avtalsuppföljning.
[77] Rekommendation nr 670 (28817 enligt ny numrering), Landstingsrevisorerna, projektrapport 2/2015 Återföring av erfarenheter i kollektivtrafikens avtal.
[78] Rekommendation nr 1386 (28883 enligt ny numrering), Landstingsrevisorernas årsrapport trafiknämnden 2018.
[79] Internrevisionsrapport Avtalsförvaltning trafik, TN 2018-0422
[80] TN 2019-1425

Upphandlingsunderlag
Revisionen noterar att det under 2020 har träffats en överenskommelse och ett tilläggsavtal[81] mellan MTR och SL avseende fel i uppgifter som ingick i underlaget för avtal om pendeltågstrafiken 2016. Felen är kopplade till den uppgivna förbrukningen av mediakostnader (dvs. el, vatten, fjärrkyla och värme). AB SL ska enligt överenskommelsen betala 34,5 mnkr i retroaktiv ersättning för perioden 2016 - 2019. För kommande år ökar kostnaden kopplat till mediakostnader med 12,6 mnkr per år.

3.4.6 Bedömning

Revisionen ser positivt på det pågående utvecklingsarbete kring förvaltningens övergripande processer som grund för den fortsatta verksamhetsutvecklingen. Revisionen bedömer samtidigt, liksom förvaltningen, att det behövs ett utökat utvecklingsarbete kopplat till att dokumentera och arbeta med internkontroll och riskreducering på lägre processnivå. Revisionen noterar mot denna bakgrund det utvecklingsarbete med risk och intern kontroll, som har initierats. Revisionen vill särskilt betona vikten av att förvaltningen tar fram en plan för det långsiktiga etablerandet av nyckelkontroller för samtliga väsentliga processer. Revisionen har tidigare lämnat en rekommendation[82] om att definiera verksamhetens väsentliga processer för att möjliggöra riskidentifiering och hantering samt utforma nyckelkontroller för respektive process. Arbetet är nu initierat och har fått en organisatorisk hemvist. Rekommendationen, som var formulerad på en övergripande nivå, utgår därför. Revisionen kommer att följa den fortsatta planeringen och det långsiktiga utvecklingsarbetet.

Revisionen bedömer att nämndens uppföljande analys av riskerna i planen för internkontroll kan utvecklas ytterligare för att ge läsaren en tydligare överblick av de högst värderade riskerna. Exempelvis är det oklart varför endast två av tre risker i det röda fältet i riskmatrisen kommenterats, en tydligare linje hade varit att kommentera samtliga röda risker.

Revisionen ser positivt på det pågående utvecklingsarbetet och den förvaltningsövergripande samordningen av kompetensbehoven som har påbörjats. Det medför enligt revisionens uppfattning att förvaltningen har stärkt förutsättningarna för att framöver kunna bedriva ett strukturerat kompetensförsörjningsarbete. Revisionen bedömer att intentionen i tidigare lämnad rekommendation därmed är uppnådd och att rekommendationen därmed bedöms vara åtgärdad. Revisionen kommer att fortsätta följa förvaltningens arbete med kompetensförsörjningsplanen.

Revisionen noterar också som positivt det initiativ som tagit under 2020 gällande nämndens strategiska ramverk och konstaterar att arbetet med tidigare

[81] Pendeltågstrafiken i Stockholmsregionen (E24) SL 2014-0784
[82] Rekommendation nr 471 (28808 enligt ny numrering), Landstingsrevisorerna delrapport trafiknämnden 2014.

lämnade rekommendationer till nämnden respektive förvaltningsledningen[83] gällande det strategiska ramverket därmed är påbörjat.

Revisionen konstaterar också ett långt kommet utvecklingsarbete för att skapa förbättrade förutsättningarna för avtalsuppföljning och utvärdering av driftsavtal och kommer att följa upp implementeringen av pågående åtgärder (se avsnitt 3.7).

Mot bakgrund av uppgörelsen med MTR vill revisionen betona vikten av att nämnden framöver säkerställer att de uppgifter som lämnas i upphandlingsunderlag är noga utvärderade och kontrollerade för att minska risken för framtida felaktigheter.

3.5 FUT in i SL

Som framgått av avsnitt 1 ska upparbetningen av den nya tunnelbaneanläggningen fortsättningsvis ske inom ramen för AB SL som bolag och juridisk person och inte som tidigare inom den juridiska personen Region Stockholm med hemvist under regionstyrelsen. Den 1 januari 2020 skedde överlåtelsen till SL av de pågående investeringarna kopplat till utbyggnaden av den nya tunnelbanan.

Förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT) är fortsatt en självständig förvaltning och har ansvaret för projektet och utvecklingen av den nya tunnelbanan. Däremot kommer de pågående investeringarna upparbetas i SL som redan sedan tidigare äger befintligt tunnelbanesystem. Beslutet är fattat framförallt för att minska regionens skattepåverkan i framtiden. Andra anledningar till att överlåtelsen ägt rum är att minska vissa gränsdragningsproblem kring äganderätten till anläggningarna för den utbyggda tunnelbanan. Nu ägs hela tunnelbanesystemet av AB SL så när som på två anläggningar som ägs av Regionen. Ingen flytt av dessa två anläggningar planeras då det skulle innebära skattekonsekvenser.

Eftersom projektet för utbyggd tunnelbana har en egen budget och finansieras av parterna i utbyggnadsprojektet har en viktig frågeställning i överlåtelsen till SL varit hur man ska säkerställa att redovisningen går att separera från övriga delar av SL. Detta har nu lösts genom att FUT har två resultatenheter[84] varav en resultatenhet finns inom SL separerad i ekonomisystemet. Den nya resultatenheten inom SL har konsoliderats in i trafiknämndens delårsrapport för FUT. I SL:s årsredovisning kommer den nya resultatenheten att redovisas tillsammans med SL:s redovisning i övrigt som en legal enhet. Detta innebär att rapporteringsstrukturen till regionens sammanställda redovisning skiljer sig från den legala strukturen. Revisionen noterar att processer

[83] Rekommendationerna nr 37780 respektive 37791, regionrevisorerna årsrapport TN 2019
[84] Som framgår av avsnitt 1 har revisionen här valt att använda begreppet ”resultatenhet” som används av regionstyrelsen och trafiknämnden för de två enheterna inom SL. Det kan dock diskuteras om detta specialfall inom SL är helt förenligt med begreppet resultatenhet enligt definitionen av resultatenhet i fullmäktiges budget 2020.

för hur konsolidering av resultatenheterna ska ske varje månad i allt väsentligt finns framtaget.

Revisionen konstaterat att VD-instruktion avseende VD:s arbete i SL inte har uppdaterats sedan FUT:s pågående investeringar flyttades in i SL. Eftersom det fortfarande är FUT som är ansvarig för de pågående projekten kan det göra att ansvarsfördelningen mellan FUT och SL:s VD inte är helt tydlig. Under 2020 har förvaltningschefen i FUT gått in som extern firmatecknare i AB SL med ansvar för FUT:s ansvarsområden. Då det fortsatt är FUT som har ansvaret för det pågående projektet som är beslutat avseende utbyggnaden av tunnelbanan kan detta i vissa lägen medföra att AB SL:s VD inte fullt ut har beslutanderätt i det som normalt är VD:s ansvarsområden om inte en VD-instruktion förtydligar ansvarsfördelningen.

Bedömning

Revisionen har inte noterat några väsentliga avvikelser i hanteringen av FUT:s pågående investeringar i samband med överlåtelsen till SL. Revisionen vill dock framhålla att då processen är relativt ny och innehåller stora belopp med flera moment för konsolidering och elimineringar är det viktigt att samarbetet mellan SL och FUT fungerar så att redovisningen blir korrekt. Vidare är det viktigt att det finns tydliga rutinbeskrivningar som uppdateras efterhand som processen utarbetas.

Revisionen anser att SL:s VD-instruktion bör ses över för att säkerställa ansvarsfördelningen kopplat till FUT-verksamheten. Där gränsdragningen mellan VD och den externa firmatecknaren, tillika förvaltningschef i FUT, också bör förtydligas.

I och med den nya hanteringen kommer redovisningsfrågor som tidigare enbart berört FUT också beröra trafikförvaltningen utifrån ansvaret för den konsoliderade, legala, rapporteringen för SL som helhet. Det bör därför noteras att de iakttagelser och bedömningar som revisionen redovisar för FUT (se avsnitt 5) också i viss mån berör trafikförvaltningen och dess ansvar.

Rekommendation:

- SL:s styrelse bör säkerställa att VD-instruktionen för AB SL tydliggör ansvarsfördelningen mellan FUT och VD, liksom gränsdragningen mellan VD och den externa firmatecknaren, tillika förvaltningschef i FUT.

3.6 Intern kontroll i övriga ekonomiprocesser

3.6.1 IT och informationssäkerhet kopplat till finansiell rapportering

Revisionen konstaterar att trafiknämndens IT-miljö innehåller många olika systemlösningar som ska dela information mellan varandra. Då större delen av IT-verksamheten är outsourcad är det viktigt att säkerställa att det finns tillräckligt med kontroller på plats inom förvaltningen för att kunna styra de

IT-leverantörer som har leveransuppdrag. För närvarande sker en omfattande förändring inom IT-infrastrukturen då EVRY ersätts av CGI som driftsleverantör.

3.6.2 Pågående utvecklingsarbete nytt biljettsystem

Inom trafikförvaltningen pågår utveckling av ett nytt biljettsystem som ska ersätta det befintliga systemet SL Access. Implementering av det nya biljettsystemet kommer att ske i etapper varvid vissa delar testas med planerad produktionssättning redan under 2020. Under våren 2020 har förvaltningen anlitat konsulter från ett revisionsföretag som genomfört en kvalitetsgranskning av pågående arbete med det nya biljettsystemet. Fokus för granskningen har varit den nya intäktsprocessen och framförallt det kontaktlösa flödet samt angränsande system som påverkar/påverkas av försäljningstransaktionerna. De system som granskats är det nya systemet samt vissa befintliga system. Granskningen påvisade ett antal brister inom de granskade systemen. Bristerna är bl.a. kopplade till behörighetshantering och säkerhetskopiering.

3.6.3 SL Access

För det befintliga SL Access konstaterar revisonen, som i årsrapporten 2019, att trafikförvaltningens möjlighet att upprätthålla en god intern kontroll avseende intäktsflödet inom SL Access till stora delar är beroende av den leverantör som tillhandahåller systemet, VIX Technology. Leverantörsberoendet innebär att systemleverantörens interna kontroll är väsentlig för trafikförvaltningens intäktsflöde och korrekta finansiella rapportering. P.g.a. identifierade brister i leverantörens interna kontroll har trafikförvaltningen sedan tidigare kompletterat med egna kompenserande kontroller.

Revisionen noterar att det i augusti 2020 inträffade en incident gällande reskassehanteringen inom SL Access vilket resulterade i att ett antal resenärer har fått betala för mycket för sina biljetter, medan andra har fått betala för lite. Hanteringen av reskassan är tekniskt mycket komplex och det har även historiskt uppstått fel inom reskassan. Det rör sig dock inte om några väsentliga belopp för de finansiella rapporterna som helhet. Däremot finns det en förtroendeaspekt kopplat till detta. Inom förvaltningens pågår en utredning av hur många som fått betala för mycket och om det är praktiskt möjligt att återbetala till dessa resenärer.

3.6.4 Granskningar utan väsentliga iakttagelser

Revisionen har granskat ett antal områden utan väsentliga iakttagelser. Detta gäller resor och representation på ledningsnivå, attester och utbetalningar kopplat till leverantörsfakturahanteringen, leasingprocesserna och finanspolicyn, materiella anläggningstillgångar samt löneprocessen.

3.6.5 Bedömning

Revisionen bedömer att det finns betydande risker med pågående driftleverantörsbyte i en så pass komplex IT-miljö som den inom trafiknämndens

verksamhet. Revisionen vill betona vikten av att arbetet med byte av driftleverantör kvalitetssäkras och kommer noggrant följa utvecklingen.

Revisonens bedömning är, liksom i årsrapporten för 2019, att de kompenserande kontroller som förvaltningen utför gällande SL Access i stor utsträckning bör upptäcka väsentliga felaktigheter i biljettintäkterna. När det gäller felaktigheterna i reskassehanteringen är förvaltningens bedömning, utifrån den initiala utvärderingen som gjorts, att inga andra områden än reskassan har påverkats. Detta kan dock inte uteslutas varför revisionen kommer att följa upp hur detta hanteras till årsskiftet.

Revisionen ser positivt på att förvaltningen har initierat en egen extern granskning av pågående utveckling av det nya biljettsystemet. Det framgår att en del brister påvisats, också i den mer allmänna IT-miljön vilket inte bara påverkar den framtida systemutvecklingen. Det är enligt revisionen av vikt att dessa åtgärdas snarast i enlighet med rekommendationerna i granskningsrapporten.

Utöver de områden som berörts ovan har revisionen fram till delåret följt upp ett antal tidigare rekommendationer gällande intern styrning och kontroll i ekonomiprocesserna (se avsnitt 3.7).

3.7 Uppföljning av tidigare rekommendationer

Som framgått av avsnitten ovan har revisionen följt upp ett antal rekommendationer i samband med delårsgranskningen. Sammanfattningsvis har fyra av åtta uppföljda rekommendationer bedömts vara uppfyllda eller utgått. I sammanräkningen är området avtalsuppföljning inte medtaget utan revisionen kommer, i enlighet med avstämning med förvaltningen, ytterligare följa upp det pågående åtgärdsarbetet inom området i samband med årsgranskningen. Det har också framgått att förvaltningen fortsätter utvecklingen av den interna styrningen av investeringsprogram och projekt men att arbetet inte heller här är slutfört. Tidigare lämnade rekommendationer kommer därför att följas upp till årsrapporten.

Utöver vad som framgått ovan har revisionen följt upp ett antal tidigare rekommendationer gällande intern styrning och kontroll inom ekonomiprocesserna. Två rekommendationer bedöms vara uppfyllda medan tre bedöms vara delvis åtgärdade och en kvarstår helt (se vidare bilaga 1a och 2a). Ytterligare rekommendationsuppföljning inom området kommer att ske till årsrapporten.

Två tidigare lämnade rekommendationer gällande fastighetsägar- och byggherreansvar tas bort i avvaktan på ny granskning av området. För rekommendation kopplad till konsultstyrning avvaktas internrevisionens pågående granskning av området.

Ytterligare ett antal rekommendationer kommer, bland annat efter avstämning med förvaltningen, följas upp i samband med årsgranskningen.

4 Räkenskaper

4.1 Delårsrapport 2020-08-31

Revisionen av den finansiella rapporteringen har utförts i enlighet med International Standard on Review Engagements ISRE 2410 Översiktlig granskning av finansiell delårsinformation.

I trafiknämndens balans- och resultaträkningar[85] ingår trafikförvaltningen samt SL med koncern[86]. Redovisningen ska upprättas enligt god redovisningssed. I detta avsnitt kommenteras de delar som tillhör trafikförvaltningens ansvarsområde, dvs. resultatenhet trafikförvaltningen samt resultatenhet SL/TF. För FUT samt resultatenhet SL/FUT, se avsnitt 5.3.

I granskningen har det inte kommit fram några omständigheter som ger anledning att anse att delårsrapporten inte, i allt väsentligt, är upprättad i enlighet med lagen om kommunal redovisning och god redovisningssed.

I auktoriserad revisors översiktliga granskning av SL har det inte kommit fram några omständigheter som ger anledning att anse att bolagets delårsrapport inte, i allt väsentligt, är upprättad i enlighet med bokföringsnämndens allmänna råd och god redovisningssed.

4.2 Särredovisning kopplad till covid-19

I syfte att kunna följa upp de ekonomiska effekterna av covid-19 ska samtliga nämnder och bolag i Region Stockholm sammanställa en ekonomisk uppföljning. För att centralt inom regionen kunna följa upp extraordinära merkostnader, minskade intäkter och ökade investeringsutgifter krävs att alla verksamheter har en rättvisande redovisning av dessa. Därför har en granskning av rutinerna i särredovisningen t.o.m. delårsrapporten gjorts.

Revisionen bedömer att särredovisning av extraordinära merkostnader, samt motsvarande utgifter inom investeringsverksamhet, utförts i enlighet med utfärdade anvisningar. För trafiknämndens del har den största påverkan av coronapandemin dock varit det stora intäktsbortfallet. Även detta har redovisats enligt utfärdade anvisningar.

De ekonomiska påfrestningarna på verksamheten är stora och för SL som bolag innebär detta att det på sikt kan finnas behov av kapitaltillskott. Frågan är enligt förvaltningen under bevakning, men hittills har bedömningen varit att kapitaltillskott inte varit nödvändigt.

[85] Här avses balans- och resultaträkningar exklusive förvaltning för utbyggd tunnelbana
[86] Waxholms Ångfartygs AB är sedan 2019-07-01 ett dotterbolag till SL.

5 Förvaltning för utbyggd tunnelbana FUT

I detta avsnitt görs en bedömning av ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat, intern styrning och kontroll samt räkenskaper avseende FUT. Redovisningen är, som framgått tidigare, uppdelad på två resultatenheter (se avsnitt 1 och 3.5).

5.1 Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat prognos per 2020-08-31

5.1.1 Ekonomi

Nämnden prognostiserar årets resultat för FUT till -4,4 mnkr, vilket är 4,4 mnkr lägre än fullmäktiges resultatkrav. Förvaltningen har inte särredovisat några effekter av coronapandemin i resultaträkningen.

Revisionen bedömer som tidigare att det finns ett fortsatt utvecklingsbehov när det gäller redovisningen av personal- och konsultkostnaderna, med fördelning mellan drift- och investeringsredovisning för att kunna följa upp målet gällande minskad konsultanvändning. I övrigt har avvikelser i förhållande till budget i huvudsak analyserats och kommenterats på ett tillfredsställande sätt.

Revisionen konstaterar i årets granskning att nuvarande upplägg för FUT:s verksamhet avseende hanteringen av Region Stockholms andel av verksamhetens kostnader samt interna mellanhavanden med SL innebär svårigheter att följa verksamhetens driftredovisning. Det framgår också av revisionens granskning att det beslutade resultatkravet på 0 kr inte är möjligt att uppfylla med nu rådande upplägg för FUT:s verksamhet (se avsnitt 5.2.2).

Periodens investeringar uppgår till 1 178 mnkr. För helåret 2020 är prognosen 2 408,8 mnkr, vilket understiger budget med 339,7 mnkr. Avvikelser mellan prognos och budget analyseras per projekt och är främst hänförliga till förskjutna tidplaner samt anbud som hamnat lägre respektive högre än budgeterat. FUT redovisar att avvikelser i några specificerade fall kan hänföras till pandemin och särredovisar också vissa utökade utgifter som kopplas till pandemin.

Revisionen bedömer nämndens prognos för det ekonomiska resultatet för FUT i allt väsentligt som rimlig.

5.1.2 Verksamhet

Regionfullmäktiges övergripande uppdrag för FUT är att genomföra utbyggnaden av tunnelbanan enligt gällande avtal från Stockholmsförhandlingen. För utbyggnaden av tunnelbana finns inga, av fullmäktige fastställda, indikatorer kopplade till det övergripande målet för kollektivtrafiken. Nämnden rapporterar i delårsrapporten utfall för de lokala mål som fastställts i nämndens verksamhetsplan för 2020 för att bidra till uppfyllande av Region Stockholms övergripande mål (se avsnitt 5.2.1).

Trafiknämndens uppdrag från fullmäktige (att återkomma till fullmäktige med förslag till genomförandeavtal för objekten Tunnelbanestation Hagalund och Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan[87]) anges vara pågående enligt plan.

Revisionen bedömer nämndens prognos för det verksamhetsmässiga resultatet inom FUT i allt väsentligt som rimlig.

5.2 Intern styrning och kontroll

5.2.1 Ekonomi- och verksamhetsstyrning

Under 2019 genomförde FUT en förnyad beräkning av de totala utgifterna för de tre utbyggnadssträckorna i Stockholmsförhandlingen; tunnelbana till Nacka och Söderort, tunnelbana till Arenastaden samt tunnelbana till Barkarby. Utgifterna beräknades vara 9,3 mdkr högre än det i avtalet redovisade kostnadstaket, i 2016 års prisnivå. Detta har enligt nämndens delårsrapport medfört att samtal pågår mellan parterna för att komma fram till hur utgiftsökningarna ska hanteras. Tilläggsavtal är ännu inte färdigförhandlade, vilket innebär att det inte finns någon reglering av den extra finansiering som krävs för att kunna slutföra utbyggnaden av tunnelbanan. Det framgår av granskningen att förseningar i projektet kan uppkomma om parterna inte är överens om att fortsätta genomföra upphandlingar i projektet trots avsaknad av överenskommelse om slutlig finansiering. Detta riskerar i sin tur innebära ytterligare fördyringar.

Mål och indikatorer, internkontroll plan samt risker

Revisionen konstaterar att det finns ett antal interna mål med indikatorer som stödjer arbetet med förvaltningens övergripande uppdrag och syftar till att hantera väsentliga risker. Det framgår av nämndens uppföljning och prognos för indikatorerna att måluppfyllelsen är relativt god. Samtidigt redovisas att det finns viktiga indikatorer där prognosen är röd. Detta gäller indikatorerna Andelen anställda ska öka eller bibehållas, Årsprognosen ska inte avvika mer än 5 procent jämfört med budget vid varje prognostillfälle, Inga allvarliga arbetsmiljöolyckor, 100 procent av entreprenaderna ska startas enligt fastställd tidplan och 100 procent av de definierade överlämningsområdena ska ha en beslutad plan (tid och aktivitet) för överlämning. Samtliga indikatorer analyseras och kommenteras.

Trafiknämnden har i samband med antagandet av verksamhetsplan 2020 för FUT:s verksamhetsområde också fastställt en internkontrollplan. Status och åtgärder kommenteras i ett sammanfattande avsnitt i nämndens delårsrapport. Där framgår att en risk fått ökat riskvärde jämfört med när planen fastställdes inför 2020. Det handlar om risken *Samverkan med trafikförvaltningen*. Enligt delårsrapporten arbetar förvaltningen aktivt med temamöten

[87] Uppdraget omfattar även Spårväg syd och Roslagsbanan till City men den delen av uppdraget hanteras inom trafikförvaltningen.

och tar fram åtgärder för att minimera att risken faller ut. Status för övriga röda risker anges vara att åtgärder pågår.

Av ledningens åtgärder framgår att förvaltningen kommer att arbeta med stärkt uppföljning, styrning och återapportering där några beslutade åtgärder nämns i delårsrapporten. Nämnden sammanfattar och kommenterar också i delårsrapporten ett antal övergripande risker i infrastrukturprojekten avseende tid och kostnad, bl. a. marknadssituationen vid upphandling, markåtkomst, överklaganden, överlämning och driftsättning av anläggningen samt kostnadsutveckling utöver KPI. För tunnelbana till Älvsjö, vilken befinner sig i ett tidigt skede, finns ytterligare risker jämfört med de andra projekten. Nämnden anger att dessa risker och det faktum att tidigare kostnadsbedömningar har tagits fram utifrån ett översiktligt underlag gör att det finns en risk att en kommande ny kalkyl ligger på en högre nivå än det som har avtalats i Sverigeförhandlingen.

För intern kontroll i ekonomiprocesserna, se avsnitt 5.2.2.

5.2.2 Intern kontroll i ekonomiprocesserna

FUT in i AB SL
Som redovisats i avsnitt 3.5 har det per den 1 januari 2020 skett en överlåtelse av pågående investeringar kopplat till utbyggnaden av den nya tunnelbanan till SL.

Internt vinstpåslag och region Stockholms andel av finansieringen
Inom AB SL tillämpas den så kallade *Faktureringsmodellen* vilket innebär att SL ska ersätta FUT för faktiskt redovisade självkostnader ökat med ett procentuellt påslag på 7 procent. Anledningen till att faktureringsmodellen tillämpas är för att den ersättning som erläggs ska vara marknadsmässig, eftersom parterna är olika skattesubjekt.

Revisionen noterar vidare att region Stockholm sedan tidigare valt att hantera regionens andel av finansieringen via lån och inte bidrag vilket ger räntekostnadseffekter för FUT:s del.

Revisionen konstaterar att även om ovanstående upplägg innebär att de två FUT-enheterna sammantaget i princip får ett noll-resultat så medför upplägget flera negativa konsekvenser. Det framgår i granskningen att diskussion har förts med regionledningskontoret kring hanteringen men att denna ännu inte har slutförts. Frågan kommer även att tas upp i revisionens delrapport till regionstyrelsen eftersom utformningen av upplägget har styrts av regionövergripande principer.

Komponentindelning av anläggning
Revisionen uppmärksammade redan 2017 FUT:s arbete med att utveckla och implementera metoder för komponentindelning av de anläggningar som upp-

arbetas inom FUT. Revisionen konstaterar att närmare 60 miljarder i investeringar kommer att aktiveras som materiella anläggningstillgångar under de kommande åren.

Enligt revisionens granskning pågår fortsatt arbete med hur uppdelningen ska göras av den färdiga anläggningen i komponenter enligt trafikförvaltningens riktlinjer för komponentindelning. Ett pågående byggprojekt kommer enligt förvaltningen användas som pilotprojekt för att säkerställa att fastställda principer är hanterbara och harmoniserar med gällande redovisningsregelverk.

Interna beställningar kopplat till FUT-anläggningen
Det framgår av revisionens granskning att rutinerna för att klargöra hur vissa upphandlade poster ska hanteras redovisningsmässigt, inom resultat- eller anläggningsredovisningen, inte fungerar fullt ut. Detta har inneburit att det nu finns ett ouppklarat belopp inom SL som vuxit under året (se avsnitt 5.3). Revisionen konstaterar att i samband med att beloppet hanteras behöver bakomliggande rutiner förbättras så att det blir tydligare redan vid upphandlingstillfället hur den redovisningsmässiga hanteringen ska ske.

Granskning utan väsentliga iakttagelser
Revisionen har granskat verksamhetens efterlevnad av riktlinjer och regelverk beträffande ledningsnära kostnader och representation. Granskningen har inte visat på några avsteg från riktlinjerna.

5.2.3 Rekommendationsuppföljning
Revisionen har tidigare lämnat rekommendationer till förvaltningen avseende tillämpningen av beslutsordningen[88] samt styrdokument för konsulthantering[89]. Enligt avstämning med förvaltningen pågår arbete med rekommendationerna som kommer slutföras under 2020.

5.2.4 Bedömning
Enligt revisionens bedömning pågår det inom förvaltningen ett kontinuerligt arbete med att identifiera och hantera risker och utmaningar utifrån internkontrollplanen och fortsatt utveckling av projektstyrningen. Revisionen konstaterar samtidigt att FUT:s verksamhet fortsatt innehåller betydande risker att hantera. Detta gäller inte minst eventuell ytterligare förseningar av överenskommelse om finansieringen.

Revisionen bedömer att det upplägg med internt vinstpåslag som tillkommit i redovisningen mellan SL och FUT inte är rimligt ur hanteringssynpunkt. Revisionen konstaterar också att den nuvarande lösningen gällande hanteringen av Region Stockholms del av finansieringen skapar en otydlig redovisning

[88] Rekommendation nr 1549 (28801 enligt ny numrering), regionrevisorerna delrapport TN 2019
[89] Rekommendation nr 1119 (28849 enligt ny numrering), landstingsrevisorerna årsrapport TN 2017

och omöjliggör nollresultat för FUT-verksamheten. Mot bakgrund av att FUT:s verksamhet till huvuddelen bedrivs med extern finansiering vill revisionen framhålla vikten av en tydlig och transparent redovisning.

För att säkerställa en effektiv hantering och korrekt redovisning är det revisionens bedömning att utvecklingsarbetet när det gäller komponentindelningen bör prioriteras under kommande år när projekten nu går in i nya, och mer omfattande faser.

FUT och trafikförvaltningen bör snarast gemensamt förbättra de bakomliggande rutinerna så att ouppklarade poster inom SL kopplat till olika upphandlingar kan undvikas.

5.3 Räkenskaper

Revisionen av den finansiella rapporteringen har utförts i enlighet med International Standard on Review Engagements ISRE 2410 Översiktlig granskning av finansiell delårsinformation.

I FUT:s balans- och resultaträkning har trafiknämndens resultatenhet FUT och resultatenheten SL/FUT konsoliderats (se avsnitt 1 och 3.5).

I granskningen har det inte kommit fram några omständigheter som ger anledning att anse att delårsrapporten inte, i allt väsentligt, är upprättad i enlighet med lagen om kommunal redovisning och god redovisningssed.

I auktoriserad revisors översiktliga granskning av SL har det inte kommit fram några omständigheter som ger anledning att anse att bolagets delårsrapport avseende FUT-verksamheten inte, i allt väsentligt, är upprättad i enlighet med bokföringsnämndens allmänna råd och god redovisningssed.

Revisionen noterar att det per 2020-08-31 finns ett outrett belopp på 21,7 mnkr uppbokat inom SL gällande förehavanden mellan TF:s och FUT:s verksamheter (se avsnitt 5.2.2).

5.3.1 Särredovisning kopplad till covid-19

I syfte att kunna följa upp de ekonomiska effekterna av covid-19 ska samtliga nämnder och bolag i Region Stockholm sammanställa en ekonomisk uppföljning.

Revisionen bedömer att särredovisning av ökade investeringsutgifter utförts i enlighet med utfärdade anvisningar. I övrigt rapporterar FUT vare sig merkostnader eller minskade intäkter.

6 Yttrande över Årsrapport 2019

Nämnden har 2020-08-25 lämnat yttrande över revisionens årsrapport för 2019. I ärendet förelåg ett gemensamt tjänsteutlåtande från nämndens båda förvaltningar. Det framgår av tjänsteutlåtandet att revisionens årsrapport har

lämnats till trafiknämnden, styrelsen för AB Storstockholms Lokaltrafik och Waxholms Ångfartygs AB för yttrande vilket görs genom trafiknämndens yttrande. Tjänstutlåtandet sammanfattar revisionens bedömning i årsrapporten och beskriver på en övergripande nivå status för revisonens rekommendationer.

Nämnden har inte i sitt yttrande framhållit synpunkter som avviker från revisionens synpunkter i rapporten. Nämndens yttrande behandlar de nio nya rekommendationer som lämnas i revisionens årsrapport. Det framgår att nämnden och trafikförvaltningen respektive förvaltningen för utbyggd tunnelbana delar revisionens bedömningar om vad som behöver utvecklas inom respektive område. Pågående och kommande aktiviteter för att åtgärda rekommendationerna redovisas översiktligt.

Vad gör regionrevisorerna?

Regionrevisorerna granskar den verksamhet som bedrivs av regionens nämnder och bolagsstyrelser. Revisionsuppdraget är det största inom kommunal verksamhet.

Att vara revisor är ett förtroendeuppdrag vars syfte är att med oberoende, saklighet och integritet främja, granska och bedöma verksamheten. Den övergripande uppgiften för revisorerna är att granska hur nämnder och styrelser tar sitt ansvar. De förtroendevalda revisorerna är fullmäktiges och ytterst medborgarnas instrument för den demokratiska kontrollen. De har därmed en viktig funktion i den lokala självstyrelsen.

Ledamöter i nämnder och styrelser ansvarar inför fullmäktige för hur de själva, anställda och uppdragstagare genomför verksamheten. I ansvaret ingår att genomföra en ändamålsenlig verksamhet utifrån fullmäktiges mål, beslut och riktlinjer samt de föreskrifter som gäller för verksamheten, på ett ekonomiskt tillfredsställande sätt och med en tillräcklig intern kontroll samt att upprätta rättvisande räkenskaper.

I årsrapporter för nämnder och styrelser sammanfattar revisionskontoret den granskning som genomförts under det gångna året. Verksamhetsrevisionen redovisas löpande i projektrapporter. Publikationerna finns på www.sll.se. Det går även att prenumerera på regionrevisorernas nyhetsbrev genom att anmäla intresse via e-postmeddelande till landstingsrevisorerna.rev@sll.se.



Postadress: Box 22230, 104 22 Stockholm
Besöksadress: Hantverkargatan 25 b (T-bana Rådhuset)
Telefon: 08-737 25 00
E-post: landstingsrevisorerna.rev@sll.se
Hemsida: www.sll.se
Org.nr: 232100-0016

Region Stockholm

Bilaga 1

Regionrevisorerna

Rekommendationer till nämnd/styrelse – Delår 2020

Region Stockholm

Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

Avtalsstyrning och uppföljning

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28810 **Från rapport** 2014 Årsrapport **Tidigare ID** 525	Trafiknämnden bör säkerställa att en riskanalys genomförs i samband med planeringen av uppföljning av trafikavtalen.	🟡	**ÅR 2019** Revisionens uppföljning visar att ett det pågått ett utvecklingsarbete och att en pilot av en riskmatris för avtalsförvaltningen har tagits fram. Det återstår dock arbete att implementera rutiner och matris. Revisionen ser positivt på nämndens åtgärder och kommer att följa upp implementeringen. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
28811 **Från rapport** 2014 Årsrapport **Tidigare ID** 527	Trafiknämnden bör försäkra sig om att nämndens egna åtaganden i enlighet med ingångna trafikavtal identifieras och att det säkerställs att dessa uppfylls.	🟡	**ÅR 2019** Enligt uppgift till revisionen har analys av nämndens egna åtaganden i enlighet med ingångna trafikavtal byggts in i de rutiner för operativ, taktisk och strategisk uppföljning som tagits fram i åtgärdsarbetet kopplat till internrevisionens granskning av avtalsförvaltningen. Revisionen kommer att följa upp implementeringen av rutinerna. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
28817 **Från rapport** 2/2015 Projektrapport	Trafiknämnden bör systematiskt genomföra och dokumentera utvärderingar av ingångna avtal vad gäller bland annat kostnader och kvalitet, i syfte att öka möjligheten till ständigt förbättrade avtalskonstruktioner och villkor.	🟡	**ÅR 2019** Revisionens uppföljning visar att det pågått ett utvecklingsarbete och att nya rutiner för utvärdering har tagits fram

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
Tidigare ID 670			under 2019. Implementering ska ske under 2020. Revisionen ser positivt på nämndens åtgärder och kommer att följa upp implementeringen av dessa. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
28832 **Från rapport** 2016 Årsrapport **Tidigare ID** 970	Trafiknämnden bör, i enlighet med fullmäktiges program för privata utförare och nämndens reglemente, säkerställa uppföljningen av privata utförare och fastställa hur nämnden samt dess utskott och beredningar ska få information om avtalsuppföljningen.	🔴	**ÅR 2019** Revisionen konstaterar att det tagits fram nya rutiner för redovisning av uppföljning av avtal internt inom förvaltningen men att det ännu inte klart hur redovisning ska ske till nämnd. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad.
28881 **Från rapport** 6/2018 Projektrapport **Tidigare ID** 1341	Trafiknämnden bör stärka kontroll och uppföljning för att säkerställa att planerad ersättningstrafik utförs i enlighet med beställning.	–	
28883 **Från rapport** 2018 Årsrapport **Tidigare ID** 1386	Trafiknämnden bör tydliggöra och säkerställa ansvaret för en sammanhållen utvärdering och utveckling av avtalsuppföljningen i syfte att säkerställa ett kontinuerligt förbättringsarbete.	🟡	**ÅR 2019** Revisionens uppföljning visar att det pågått ett utvecklingsarbete och att nya rutiner har tagits fram under 2019. Bland annat ska processägare och processledare vara utsedda och ansvara för den sammanhållna utvärderingen och utvecklingen av avtalsuppföljningen. Implementering ska ske under 2020. Revisionen ser positivt på nämndens åtgärder och kommer att följa upp implementeringen av dessa. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
34241 **Från rapport** 13/2019 Projektrapport	Trafiknämnden bör när det gäller underhållet av hissar, rulltrappor och spärrar framöver utvärdera och analysera om underhållsavtalet får avsedd effekt.	–	

Ekonomistyrning

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28821 **Från rapport** 2015 Årsrapport **Tidigare ID** 774	Trafiknämnden bör säkerställa att effektiviseringar ingår som en del i nämndens trafikplanering på kort och lång sikt.	🔴	**ÅR 2019** Revisionen konstaterar liksom tidigare att vare sig årsrapporten eller specifika ärenden under året innehåller någon analys eller redovisning av genomförd effektivisering och effekter av trafikförändringar. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad.
28826 **Från rapport** 2016 Delrapport **Tidigare ID** 868	Trafiknämnden bör stärka styrningen av den långsiktiga kostnadsutvecklingen och löpande efterfråga information om utvecklingen.	🔴	**ÅR 2019** Liksom 2018 konstateras att det pågår arbete internt inom förvaltningen men att det inte finns någon samlad rapportering till nämnden av den långsiktiga kostnadsutvecklingen. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad.

Fastighetsförvaltning

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28802 **Från rapport** 2012 Årsrapport **Tidigare ID** 25	Trafiknämnden bör fullfölja och slutföra det pågående arbetet med genomgång av fastighetsbeståndet i Fastnet mot befintliga avtal och säkerställa att avtalen finns tillgängliga i avtalsdatabasen. Vidare rekommenderar vi att en fullständig inventering och uppmätning av lokalbeståndet genomförs. Dessa åtgärder är avgörande för att säkerställa den information som ligger till grund för hyresfaktureringen.	🟡	**ÅR 2019** En genomgång av fastighetsbestånd och avtalsdatabas pågår. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
28854 **Från rapport** 2017 Årsrapport **Tidigare ID** 1194	Trafiknämnden bör i samverkan med landstingsstyrelsen inventera vilka krav som följer av ansvaret som fastighetsägare samt säkerställa att dessa kan hanteras i sin helhet.	✖	**Delår 2020** Rekommendationen tas bort i avvaktan på ny granskning av området.

Inköp och upphandling

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28803 **Från rapport** 2013 Delrapport **Tidigare ID** 31	Trafiknämnden bör införa en rutin med systemstöd, som möjliggör och tydliggör ansvar för kontroll av totala volymer inköp per leverantör och vara/tjänst för att säkerställa efterlevnad av gällande upphandlingsregler.		**Delår 2019** Trafikförvaltningen använder ett analysverktyg där totala volymer inköp kategoriseras och sortering görs per leverantör. Som tidigare konstaterar revisionen dock att det inte går att följa upp inköpsvolymer kopplade till ett specifikt upphandlat avtal vilket försvårar kontroller av att den sammantagna inköpsvolymen är inom ramen för upphandlingen/avtalet. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
28816 **Från rapport** 2/2015 Projektrapport **Tidigare ID** 622	Trafiknämnden bör säkerställa att viktiga förutsättningar som påverkar en upphandling i god tid är identifierade och utredda samt beslutade exempelvis genom långsiktig förstudieplanering med tydlig koppling till kommande upphandlingar.		**ÅR 2019** Det framgår av uppföljningen att förvaltningen har konstaterat behovet av att förbättra förutsättningarna inför kommande trafikupphandlingar med en tydligare och effektivare långsiktig planering. Det handlar då om vilka studier och utredningar som behöver färdigställas innan det egentliga arbetet med behovsanalys och själva upphandlingen kan påbörjas och hur beroendena mellan olika aktiviteter ser ut i processen. Ett nytt mer långsiktigt planeringssätt ska enligt förvaltningen testas med utgångspunkt i kommande upphandlingsprocess gällande tunnelbaneverksamheten. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
28818 **Från rapport** 3/2015 Projektrapport **Tidigare ID** 727	Trafiknämnden bör tydliggöra ansvar för exempelvis överlämningar mellan avdelningar för att säkerställa att det finns ett övergripande helhetsperspektiv i affärsprocessen som inkluderar även det förberedande arbetet inför upphandlingen.		**ÅR 2019** Revisionens uppföljande granskning visar att det pågått ett utvecklingsarbete och att nya rutiner har tagits fram under 2019. Bland annat har det i arbetet med förvaltningens huvudprocesskarta tagits fram processägare och processledare inom olika områden. Processkartläggningen som är

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
			gjord inom förvaltningen beskriver nuläget och ska ligga till grund för fortsatt förändringsarbete. Revisionen ser positivt på nämndens åtgärder och kommer att följa utvecklingsarbete och implementeringen av nya arbetssätt. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
28819 **Från rapport** 3/2015 Projektrapport **Tidigare ID** 728	Trafiknämnden bör för att undvika förseningar, exempelvis genom en upphandlingsplan, säkerställa en överblick över vilka upphandlingar som ska genomföras och när förstudier ska påbörjas respektive avslutas.		**ÅR 2019** Granskning visar att ett första utkast till en sammanställning av nämndens upphandlingsbehov nu finns framtaget. Det återstår dock ett arbete med att fastställa arbetssätt och former för samordning av detta arbete samt ta fram dokumenterade rutiner. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
28831 **Från rapport** 2/2016 Projektrapport **Tidigare ID** 912	Trafiknämnden bör stärka systemet för bevakning av när avtal löper ut i syfte att undvika otillåtna direktupphandlingar.		**ÅR 2019** Tidigare uppföljning visade bl.a. att det saknades rutiner för vilka påminnelser och hålltider som ska läggas in för olika former av avtal i nämndens upphandlingssystem och avtalsdatabas som tillhör systemet TendSign. Vidare framkom att påminnelsen skickas till enskilda personer och inte till en funktionsbrevlåda, vilket innebär en risk för personberoende. Revisionens uppföljande granskningen visar att framtagande av rutin för påminnelser och vart dessa ska tillställas pågår. Det pågår även ett arbete med att ta fram rutiner avseende användning av upphandlingssystemet TendSign. Rekommendationen bedöms fortsatt som delvis åtgärdad.
28882 **Från rapport** 6/2018 Projektrapport **Tidigare ID** 1342	Trafiknämnden bör stärka förutsättningarna för att planerad ersättningstrafik beställs till marknadsmässiga priser.		

Investeringar

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28814 **Från rapport** 2014 Årsrapport **Tidigare ID** 534	Trafiknämnden bör prioritera mellan investeringar på ett transparent och systematiskt sätt baserat på ett underlag om projekt och program som inbegriper bland annat nytta, ekonomi och risker.	🟡	**Delår 2020** Revisionen konstaterar att förvaltningen har påbörjat ett strukturerat arbete med den regionövergripande åtgärds-vals- och investeringsprocessen samt arbetar med att koppla samman denna med det strategiska ramverket. Revisionen noterar dock, liksom i årsrapporten 2019, att den prioritering som återfinns i nämndens investeringsplan (inför arbetet med budget 2021) inte innehåller någon övergripande beskrivning av hur investeringar bör prioriteras, och att det fortfarande är oklart hur trafikförvaltningen bereder trafiknämndens prioritering av investeringsverksamheten. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
28827 **Från rapport** 2016 Delrapport **Tidigare ID** 869	Trafiknämnden bör löpande efterfråga information om investeringsprogrammens och projektens utveckling med bedömning av totala utgifter, sluttid samt eventuella väsentliga risker och avvikelser i utförandet.	🟡	**ÅR 2019** Redovisningen av investeringsverksamheten har löpande förbättrats jämfört med tidigare år men revisionen anser att det fortfarande saknas en tydlighet när det gäller väsentliga risker och avvikelser kopplat till investeringens genomförande som helhet. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
28884 **Från rapport** 12/2018 Projektrapport **Tidigare ID** 1402	Trafiknämnden bör när det gäller tillkommande investeringsbehov: * säkerställa en kontinuerlig hanteringsordning för identifiering,bedömning och prioritering av tillkommande investeringsbehov. * ge fullmäktige en heltäckande bild av alla kända tillkommande behov av investeringar på kort och lång sikt även där utgiften inte är preciserad.	🔴	**ÅR 2019** Revisionen konstaterar att det pågår utredningar inom flera områden, inte minst tunnelbanan, för att identifiera tillkommande investeringsbehov. Revisionen noterar dock att det ännu inte är tydliggjort hur den information som kommer fram ska kanaliseras. Vidare konstaterar rekommendationen att det inte är tydligt på en övergripande nivå i nämndens planerings- och uppföljningsdokument hur

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
			nämndens omfattande investeringsportfölj förändras, t ex vilka behov som tillkommer. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad.

Miljö

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
34342 **Från rapport** 2015 Delrapport **Tidigare ID** 618	Trafiknämnden bör öka systematiken i energieffektiviseringsarbetet genom att bryta ned det övergripande energieffektiviseringsmålet till de olika trafikslagen, och där så är tillämpligt till enskilda fastigheter respektive avtal, implementera och följa upp.		**ÅR 2019** TN fattade i november 2019 (SL-2018-0241) beslut om att dels genomföra test med att införa solel i TN:s fastigheter, dels att förvaltningschefen ska återkomma till nämnden med en planeringsstudie som ger svar på lämplig energieffektiviseringssatsningar för TN. Studien är planerad att ge underlag för föreslagna energieffektiviseringsarbeten, genomförandebeslut och behov av finansering för att genomföra delar av de energisparåtgärder som föreslås. Återrapporteringen av planeringsstudien är planerad till hösten 2020. Vidare har förvaltningen inför upphandlingen av nya trafikavtal och underhållsavtal tydliggjort uppföljningsansvaret för entreprenörerna när det gäller energi. Revisionen inväntar planeringsstudien för att se hur nämnden avser att öka systematiken i energieffektiviseringsarbetet. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.

Strategisk styrning och organisation

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28851 **Från rapport** 2017 Årsrapport	Trafiknämnden bör utifrån fullmäktiges mål för nämndens verksamhet fastställa indikatorer och målnivåer för samtliga målområden. Målnivåerna behöver kopplas till långsiktiga ambitioner i fastställda styrdokument.		**ÅR 2019** Genom fullmäktiges övergripande målstyrning finns övergripande mål och delmål som direkt kopplar till nämndens

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
Tidigare ID 1191			verksamhet. Nämnden har provat att arbeta med nedbrutna mål men tagit bort detta inför 2020. Revisionen konstaterar att det inte finns något centralt krav att formulera nämndspecifika mål och att det fortsatta utvecklingsbehovet i trafiknämndens verksamhet är störst gällande indikatorer och hur målnivåerna för dessa sätts. Rekommendationen omformuleras därför till att tydligare fokusera på behovet av ytterligare komplettering av indikatorer och deras målnivåer. Revisionen konstaterar att arbete med detta pågår men att det finns målområden som fortfarande inte är tydligt hanterade, exempelvis säkerhetsområdet samt tillgänglig och sammanhållen region. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
37780 **Från rapport** 2019 Årsrapport	Trafiknämnden bör fastställa en beskrivning av nämndens strategiska ramverk samt en övergripande prioritering och tidsplaneringen för hur det ska utvecklas och ajourhållas.		**Delår 2020** Revisionen noterar att ett utvecklingsarbete kring formerna för det strategiska ramverket har påbörjats. Trafikförvaltningen har initierat ett samarbete med regionledningskontoret för översyn av det strategiska ramverket med fokus på förenkling och förtydligande. En åtgärdsplan är under framtagande. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.

Säkerhet

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28820 **Från rapport** 11/2015 Projektrapport **Tidigare ID** 739	Trafiknämnden bör säkerställa att viktiga informationstillgångar hanteras enligt landstingets riktlinjer när det gäller krav på förteckning, riskanalyser, informationssäkerhetsklassning och avbrottsplaner.		**ÅR 2019** En handlingsplan för informationssäkerhet beslutades av förvaltningschefen i maj 2019. Handlingsplanen beskriver aktiviteter som behöver genomföras för att nå de mål som har beslutats i de regionövergripande riktlinjerna och

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
			handlingsprogram för informationssäkerhet. En första uppföljning av handlingsprogrammet har genomförts av säkerhetssektionen. Av den framgår det att majoriteten av aktiviteterna ännu inte är avslutade men pågår enligt plan. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
28845 **Från rapport** 3/2017 Projektrapport **Tidigare ID** 1024	Trafiknämnden bör fastställa trafiksäkerhetsmål för den vägbundna kollektivtrafiken med utgångspunkt i fullmäktiges nollvision och löpande följa upp målen för att säkerställa en tillräcklig intern styrning och kontroll.	🔴	**ÅR 2019** Trafiksäkerhetsmålet har utvecklats under året och innefattar numera allvarligt skadade och dödade i både trafik- och stationsrelaterade händelser. Busstrafiken och sjötrafiken är ännu inte inkluderad, men avsikten är att detta sker under 2020. Vidare noterar revisionen att nämnden inte har något trafiksäkerhetsmål för 2020. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad.
28856 **Från rapport** 2017 Årsrapport **Tidigare ID** 1196	Trafiknämnden bör skyndsamt utforma föreskrifter och riktlinjer för skal- och tillträdesskydd för att tydliggöra ansvarsfördelningen, dels gentemot trafikutövarna, dels internt inom trafikförvaltningen.	🟡	**ÅR 2019** Föreskrifter eller riktlinjer är inte framtagna. Förhoppningen är att riktlinjen är framtagen 2021. Vid uppföljning av rekommendationen 2018 angavs 2020 som ett förväntat slutdatum. Resursbrist har angivits av trafikförvaltningen som en av huvudorsakerna till förseningen. Revisionen noterar att rekommendationen har varit aktivt sedan 2013. Rekommendation bedöms vara delvis åtgärdad.
28859 **Från rapport** 2017 Årsrapport **Tidigare ID** 1199	Trafiknämnden bör säkerställa en tillräcklig styrning och kontroll på säkerhetsområdet genom att, i enlighet med landstingsstyrelsens riktlinjer för säkerhet, årligen planlägga och löpande följa upp samtliga säkerhetsområden.	🟡	**ÅR 2019** Nämnden har vid ett utbildningstillfälle tagit del av en uppföljning av säkerhetsområdet, men någon formell rapportering har inte skett till nämnden under 2019. I nämndens verksamhetsplan och verksamhetsberättelse för 2019 har det kortfattat beskrivits vilka säkerhetsområden som ska prioriteras och vilka åtgärder som har genomförts. Som revisionen noterar vid uppföljning av rekommendation 1024

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
			så kommer nämnden inte anta några specifika säkerhetsmål för 2020. Revisionen bedömer att nämnden bör efterfråga mer kontinuerligt uppföljning av säkerhetsläget än under 2019. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
28861 **Från rapport** 2017 Årsrapport **Tidigare ID** 1201	Trafiknämnden bör säkerställa att informationssäkerhetskrav i befintliga och nya avtal med externa leverantörer motsvarar den skyddsnivå på information och system som dessa ska ha tillgång till.		**Delår 2019** År 2018: Revisionens uppföljning visar att det pågår ett arbete med att tydliggöra kravställning om IT- och informationssäkerhet i kommande upphandlingar. Vad gäller befintliga avtal saknas i praktiken ett systematisk arbete och rutiner för bedömning av dessa, utan bedömning sker i huvudsak när avtal ska förnyas. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad.
28862 **Från rapport** 2017 Årsrapport **Tidigare ID** 1202	Trafiknämnden bör säkerställa att det finns tillräckligt stöd för hanteringen av informationssäkerhet vid framtagande av nya avtal och i uppföljning av befintliga avtal.		**Delår 2019** År 2018: Revisionens uppföljning visar att ansvaret rörande informationssäkerhet flyttats till ledningsstaben där det nu sorterar under säkerhetssektionen, vilket också framgår av arbetsordningen. För delen gällande stöd för hantering kopplat till avtal uppges att åtgärder för detta föreslås i den handlingsplan för informationssäkerhet som ännu inte är fastställd. Delen gällande tydliggörande av ansvarsfördelningen anses som åtgärdad. Rekommendationen omformuleras därför till att handla om att det finns tillräckligt stöd för hanteringen av informationssäkerhet vid framtagande av nya avtal och i uppföljning av befintliga avtal.
28875 **Från rapport** 2018 Delrapport	Trafiknämnden bör säkerställa att det finns förutsättningar för ett tillräckligt brandskydd i verksamheten med en samlad planering och löpande uppföljning.		**Delår 2019** Revisionen konstaterar att åtgärder för att stärka brandskyddet inte är medtaget i systemanalysen för tunnelbanan

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
Tidigare ID 1306			och att åtgärder kopplat till rökgasavskiljande inte har funnits med i de medel som avsatts för brandskyddsåtgärder i budgeten för 2019. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
37782 **Från rapport** 2019 Årsrapport	Trafiknämnden bör tydliggöra prioriterade åtgärder för att uppnå och upprätthålla en tillräcklig intern styrning och kontroll inom säkerhetsområdet.	–	**ÅR 2019** Ersätter rekommendation 28858 (1198 enligt tidigare numrering).
37783 **Från rapport** 2019 Årsrapport	Trafiknämnden bör skyndsamt analysera och koordinera de olika skyddsåtgärderna inom skal- och tillträdesskyddet och ta ställning till vilka insatser som bör genomföras för att säkerställa ett tillräckligt skydd.	–	**ÅR 2019** Ersätter rekommendation 28857 (1197 enligt tidigare numrering).

Verksamhetsstyrning

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28829 **Från rapport** 2016 Delrapport **Tidigare ID** 873	Trafiknämnden bör stärka den sammanhållande styrningen av trafik- och störningsinformation över de kollektivtrafikslag nämnden rår över så att utveckling och uppföljning görs utifrån ett helhets- och resenärsperspektiv.		**Delår 2019** År 2018: Revisionens uppföljning visar att det pågår ett fortsatt förbättringsarbete för att stärka den sammanhållande styrningen av trafik- och störningsinformation och att riktlinjer för trafikinformation har omarbetats. Det återstår dock ett arbete med att implementera riktlinjen och utforma interna rutiner och processer i linje med riktlinjen samt säker ställa att dessa följs. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
28842 **Från rapport** 3/2016 Projektrapport **Tidigare ID** 1015	Trafiknämnden bör säkerställa att styrningen av trafikplaneringen som helhet omfattar olika tidsperspektiv, principiella ställningstaganden och prioriteringar vilket även innefattar att ta ställning till hur ekonomiska förutsättningar och eventuella målkonflikter ska hanteras.		**ÅR 2019** Revisionen har tidigare konstaterat att arbete pågår med kollektivtrafikplan 2050. Enligt uppgift har också ett arbete påbörjats med att ta fram s.k. trafikutvecklingsplaner för

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
			respektive trafikavtal. Syftet är att komplettera dagens ettåriga trafiköversynsprocess med ett längre tidsperspektiv. Revisionen kommer att följa detta arbete och kopplingen till arbetet med Kollektivtrafikplan 2050 samt pågående arbete med nya bussavtal. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
28843 **Från rapport** 3/2016 Projektrapport **Tidigare ID** 1016	Trafiknämnden bör till fullmäktige återkoppla i vilken utsträckning den samlade trafikplaneringen bedöms leda mot fullmäktiges mål för kollektivtrafiken och RUFS:ens genomförande.	🔴	**Delår 2019** ÅR 2017: Revisionen noterar att nämnden beslutat om framtagande av ny trafikplan. Vidare har fullmäktige beslutat om nytt trafikförsörjningsprogram och en ny RUFS kommer att fastställas. Revisionen kommer att följa bl.a. detta utveckling. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad.
28852 **Från rapport** 2017 Årsrapport **Tidigare ID** 1192	Trafiknämnden bör utifrån sitt ansvar för verksamhetens inriktning, omfattning och en budget i balans på lång sikt ta aktiv del i det långsiktiga arbetet med prioriteringar. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad.	🔴	**ÅR 2019** Som revisionen tidigare konstaterat framgår det i olika sammanhang att den s.k. Genomförandeplanen ska innehålla prioritering för verksamheten och uppdateras årligen. Senaste genomförandeplanen är dock från 2014. Nämndens förslag till investeringsplan innehåller en kolumn med prioritering. Det framkommer inte av dokumentet vad prioriteringen innebär och den kommenteras inte. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad.
28865 **Från rapport** 2017 Årsrapport **Tidigare ID** 1204	Trafiknämnden bör mot bakgrund av förvaltningens utredning om framtidens biljett- och betalsystem fatta beslut om effektmål för arbetet med det framtida biljettsystemet.	–	

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28876 **Från rapport** 2018 Delrapport **Tidigare ID** 1307	Trafiknämnden bör tillsammans med tillväxt- och regionplanenämnden tydliggöra hur landstingets ansvar för repli-punkterna ska hanteras.	–	
28880 **Från rapport** 6/2018 Projektrapport **Tidigare ID** 1340	Trafiknämnden bör stärka den sammanhållande styrningen av planerade spårtrafikstörningar och ersättningstrafik inom spårtrafiken så att planering, genomförande och utveckling görs utifrån ett helhets- och resenärsperspektiv.	–	
28885 **Från rapport** 12/2018 Projektrapport **Tidigare ID** 1403	Trafiknämnden bör redovisa och prioritera resursbehov för underhåll och ersättningsinvesteringar utifrån ett långsiktigt investerings- och driftperspektiv.	●	**ÅR 2019** Det framgår att arbetet fortsätter med utveckling och implementering av de systemstöd som ska underlätta hantering och sammanställning av statusinformation gällande fastigheter och anläggningar. Revisionen konstaterar samtidigt att de årliga rutinerna för bedömning och prioritering inte har förändrats jämfört med tidigare granskning och att förvaltningen ännu inte har en planering för hur dessa rutiner ska utvecklas. Resursbehov för underhåll och ersättningsinvesteringar utifrån ett långsiktigt investerings- och driftperspektiv kommuniceras inte i dagsläget men revisionen konstaterar att arbete pågår inom det strategiska ramverket för att identifiera behoven och skapa former för dokumentation och prioritering. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
34239 **Från rapport** 13/2019 Projektrapport	Trafiknämnden bör när det gäller underhållet av hissar, rulltrappor och spärrar säkerställa att de långsiktiga underhålls- och reinvesteringsbehoven tydliggörs och omhändertas i nämndens långsiktiga planering.	–	

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
34240 **Från rapport** 13/2019 Projektrapport	Trafiknämnden bör när det gäller underhållet av hissar, rulltrappor och spärrar ta fram mål för underhållsarbetet så att verksamheten kan styras enligt fullmäktiges intentioner.	–	
46561 **Från rapport** 2020 Delrapport	SL:s styrelse bör säkerställa att VD-instruktionen för AB SL tydliggör ansvarsfördelningen mellan FUT och VD, liksom gränsdragningen mellan VD och den externa firmatecknaren, tillika förvaltningschef i FUT.	–	

Region Stockholm

Bilaga 1

Regionrevisorerna

Rekommendationer till nämnd/styrelse – Delår 2020.

Region Stockholm

Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Investeringar

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28878 **Från rapport** 2018 Delrapport **Tidigare ID** 1310	Trafiknämnden bör efterfråga information om FUT:s investeringsprojekt med bedömning av totala utgifter, sluttid och eventuella avvikelser i utförandet i förhållande till avtal och genomförandebeslut.		**ÅR 2019** Redovisningen av investeringsverksamheten har förbättrats jämfört med tidigare men revisionen anser att det fortfarande saknas en tydlighet när det gäller väsentliga risker och avvikelser kopplat till investeringens genomförande som helhet. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.

Region Stockholm

Bilaga 2

Regionrevisorerna

Rekommendationer till ledning – Delår 2020.

Region Stockholm

Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

Avtalsstyrning och uppföljning

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28798 **Från rapport** 2019 Delrapport **Tidigare ID** 1545	Trafikförvaltningens ledning bör stärka förutsättningarna för den interna kontrollen av avtal som tecknas genom att säkerställa att avtal finns tillgängliga på ett samlat sätt.		**Delår 2020** Revisionen uppfattar att förvaltningen inte gjort någon ytterligare utvärdering av möjligheten till detta under 2020, med hänvisning till rådande budgetläge. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad.
28823 **Från rapport** 2015 Årsrapport **Tidigare ID** 779	Trafikförvaltningens ledning bör på ett systematiskt sätt analysera kundsynpunkter som underlag för uppföljning och åtgärder inom trafikavtal.		**ÅR 2019** Enligt uppgift till revisionen är användningen av kundsynpunkter tydliggjord i nya rutiner för uppföljningsplan och operativ uppföljning. Revisionen kommer att följa upp implementeringen av dessa. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
34242 **Från rapport** 13/2019 Projektrapport	Trafikförvaltningen bör när det gäller underhållet av hissar, rulltrappor och spärrar stärka den egna förmågan att bedöma och kontrollera underhållsleverantörernas underlag och utförda arbeten.		

Inköp och upphandling

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28809 **Från rapport** 2014 Årsrapport **Tidigare ID** 520	Trafikförvaltningens ledning bör tydliggöra hur målen för tillgänglighet i sjötrafiken i trafikförsörjningsprogrammet ska nås, exempelvis vad avser ”full tillgänglighet”. Indikatorer för mätning och uppföljning bör tas fram.		**Delår 2019** ÅR 2017: Ett nytt trafikförsörjningsprogram är antaget och enligt tidigare uppgift ska definition av ”full tillgänglighet” och nya mål samt indikatorer för mätning och uppföljning ingå. Revisionen kommer att följa upp rekommendationen i samband med granskning av hur det nya trafikförsörjningsprogrammet omhändertas i nämndens mål och styrande dokument. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.

Intern kontroll

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28799 **Från rapport** 2019 Delrapport **Tidigare ID** 1546	Trafikförvaltningens ledning bör utveckla beslutsordningen för att säkerställa att det är tydligt hur regleringen av avrop inom ramavtal/avtal ska tillämpas och hur verkställighetsbeslut ska dokumenteras.		
28800 **Från rapport** 2019 Delrapport **Tidigare ID** 1547	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa en systematisk uppföljning av tillämpningen av beslutsordningen.		
28836 **Från rapport** 2016 Årsrapport **Tidigare ID** 979	Trafikförvaltningens ledning bör tydliggöra hur beslut, dokumentation och kontroll gällande ändringshantering i investeringsverksamheten ska hanteras.		**ÅR 2019** Granskningen visar att det inte har förekommit något egentligt utvecklingsarbete gällande revisionens rekommendationer som rör ÄTA-hanteringen. Granskningen visar att det inte finns någon gemensam etablerad

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
			ändringshanteringsprocess inom program och projekt utan att detta drivs enskilt i respektive projekt och därigenom inte på ett enhetligt sätt. Revisionen konstaterar, liksom förvaltningen, att rekommendationen inte bara är relevant för ÄTA-hanteringen inom bygg och anläggningsbranschen utan också relevant för övrig ändringshantering inom program- och projektverksamheten. Rekommendationen har därför omformuleras till att handla om ändringshanteringen mer generellt. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad.
28853 **Från rapport** 2017 Årsrapport **Tidigare ID** 1193	Trafikförvaltningens ledning bör vidareutveckla styrdokumenten för konsulthantering, inklusive dokumentationskrav, framförallt för behovsanalys och utvärderingar av anbud, i syfte att underlätta följsamheten till och uppföljning av avropsprocessen för konsulter.		
28855 **Från rapport** 2017 Årsrapport **Tidigare ID** 1195	Trafikförvaltningens ledning bör inventera och definiera vilka krav som följer av ansvaret som byggherre samt förtydliga och säkerställa styrning och kontroll för detta ansvarsområde.		**Delår 2020** Rekommendationen tas bort i avvaktan på ny granskning av området.
28866 **Från rapport** 2017 Årsrapport **Tidigare ID** 1205	Trafikförvaltningens ledning bör förtydliga rutinerna gällande utlandsresor enligt gällande regelverk.		**Delår 2020** Revisionen konstaterar att en omarbetning av gällande policy pågår men ännu inte är klar. Enligt uppgift ska den nya policyn omfatta pågående investeringsprojekt och inhyrda konsulter. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
28867 **Från rapport** 2017 Årsrapport **Tidigare ID** 1206	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att de interna kontrollmoment och krav som finns för utlandsresor även omfattar pågående investeringsprojekt och program.		**Delår 2020** Revisionen konstaterar att en omarbetning av gällande policy pågår men ännu inte är klar. Enligt uppgift ska den nya policyn omfatta pågående investeringsprojekt och inhyrda

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
			konsulter. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
28877 **Från rapport** 2018 Delrapport **Tidigare ID** 1308	Trafikförvaltningens ledning bör implementera rutiner som säkerställer den interna styrningen och kontrollen för godshanteringen.	–	

Investeringar

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28835 **Från rapport** 2016 Årsrapport **Tidigare ID** 978	Trafikförvaltningens ledning bör tydliggöra ansvarsfördelningen inom programverksamheten samt fortsätta utveckla formerna för hur den interna styrningen och kontrollen inom program ska hanteras.		**ÅR 2019** Revisionen konstaterar att förvaltningen har bedrivit ett omfattande utvecklingsarbete med bl.a. en omorgansation gällande investeringsverksamheten. En genomgång av roller inom program- respektive projektorganisationerna har genomförts med komplettering av rollbeskrivningar och kravprofiler. Här återstår visst arbete. Vidare pågår arbete med styrgruppernas roll inklusive utbildning för medlemmar i styrgrupperna. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
28837 **Från rapport** 2016 Årsrapport **Tidigare ID** 980	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att interna underlag till ändringar i investeringsverksamheten visar analys av påverkan på framtida driftskostnader samt att detta har stämts av mot genomförandebeslut och förankrats internt.		**ÅR 2019** Revisionen noterar att inga särskilda åtgärder har vidtagits. Revisionen konstaterar, liksom förvaltningen, att rekommendationen inte bara är relevant för ÄTA-hanteringen inom bygg och anläggningsbranschen utan också relevant för övrig ändringshantering inom program- och projektverksamheten. Rekommendationen har därför omformuleras till att handla om ändringshanteringen mer generellt.

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
			Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad.
37777 **Från rapport** 2019 Årsrapport	Trafikförvaltningens ledning bör, i samarbete med ledningen för FUT och regionledningskontoret fastställa hur nämndens omfattande investeringsverksamhet ska redovisas i planerings- och uppföljningsdokument.	–	
37778 **Från rapport** 2019 Årsrapport	Trafikförvaltningens ledning bör tydliggöra roller och ansvar för förvaltningens investeringsråd i förhållande till den formella beslutsprocessen och nämndens ansvar för investeringsverksamheten.	●	**Delår 2020** Revisionen noterar att roller och ansvar för förvaltningens investeringsråd beskrivs dels i förvaltningens arbetsordning, dels i ett så kallat rollkort. Dock är statusen för detta rollkort oklar (det framgår inte om det är fastställt och i så fall av vem), samtidigt som den beskrivning av roller som återfinns där skiljer sig från den som ges i arbetsordningen. Revisionen konstaterar att investeringsrådets roll i förhållande till den formella beslutsprocessen och nämndens ansvar för investeringsverksamheten således fortfarande inte tydliggjorts. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad.
37779 **Från rapport** 2019 Årsrapport	Trafikförvaltningens ledning bör tydliggöra och säkerställa en långsiktig planering med tydliga mål, aktiviteter och prioriteringsordning för utvecklingen av förvaltningens krav- och ändringshantering.	–	

Miljö

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
32324 **Från rapport** 7/2019 Projektrapport	Trafikförvaltningens ledning bör i enlighet med tillämpningsanvisningar för miljöprogrammet anta mål och tydliggöra hur de ska öka materialåtervinningen och förebygga avfall vid investeringsprojekt.	–	

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
32325 **Från rapport** 7/2019 Projektrapport	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa investeringsprojektens efterlevnad till RiMiljö för att möjliggöra en mer systematisk uppföljning av miljömål i de pågående investeringsprojekten.	–	

Räkenskaper

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28824 **Från rapport** 2015 Årsrapport **Tidigare ID** 781	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att beslutsdokumentation finns för dels omföringar mellan pågående investeringsprojekt, dels omföringar mellan resultat- och balansräkningen för att möjliggöra spårbarhet och säkerställa rättvisande räkenskaper.		**Delår 2020** Baserat på genomförda stickprov kopplade till aktiveringar och utrangeringar konstaterar revisionen att rutinen kopplad till beslutsdokumentation efterlevs. Rekommendationen bedöms vara åtgärdad.
28868 **Från rapport** 2017 Årsrapport **Tidigare ID** 1207	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att attestrutiner vid attest av kostnader för utlandsresor samt ledningsnära kostnader och representation alltid tillämpas.		**Delår 2020** Revisionen noterar att det pågår ett arbete med att se över riktlinjen kring resor och representation, men på grund av Corona har arbetet blivit försenat. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
28873 **Från rapport** 2017 Årsrapport **Tidigare ID** 1209	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa lämpliga kontroller för omföringar av större belopp mellan investerings/anläggningsredovisning och driftredovisning samt se till att regelverk för omföringar är inarbetade i attestordningen.		**Delår 2020** Revisionen konstaterar att den rutin som infördes 2018 efterlevs. Rekommendationen bedöms vara åtgärdad.

Strategisk styrning och organisation

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28807 **Från rapport**	Trafikförvaltningens ledning bör på ett systematiskt sätt kartlägga förvaltningens behov av kompetens samt		**Delår 2020**

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
2014 Delrapport **Tidigare ID** 466	identifiera och beskriva bristen på vissa yrkeskategorier som underlag för åtgärder på såväl lång som kort sikt.		Revisionen konstaterar att det pågår ett utvecklingsarbete och att en förvaltningsövergripande samordning av kompetensbehoven har påbörjats, vilket har stärkt förutsättningarna för att bedriva ett strukturerat kompetensförsörjningsarbete. Rekommendationen bedöms vara åtgärdad.
28844 **Från rapport** 3/2016 Projektrapport **Tidigare ID** 1017	Trafikförvaltningens ledning bör utveckla och tydliggöra trafikplaneringens processer för att säkerställa dels en tydlig samverkan mellan trafikslagen, dels en tydlig koppling mellan det långsiktiga strategiarbetet och det kortsiktiga trafikförändringsarbetet.		**ÅR 2019** Enligt uppgift har ett arbete påbörjats med att ta fram s.k. trafikutvecklingsplaner för respektive trafikavtal. Syftet är att komplettera dagens ettåriga trafiköversynsprocess med ett längre tidsperspektiv. Revisionen kommer att följa detta arbete och kopplingen till arbetet med Kollektivtrafikplan 2050 samt pågående arbete med nya bussavtal. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.

Säkerhet

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28846 **Från rapport** 3/2017 Projektrapport **Tidigare ID** 1025	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att trafiksäkerhetshändelser från alla kollektivtrafikslag löpande sammanställs, återrapporteras och analyseras på ett sådant sätt så att kunskaperna från händelserna kan användas som underlag i förbättringsarbetet.		**ÅR 2019** Vid revisionen uppföljning 2018 noterade att det fanns planer på att dels inrätta en ny tjänst som trafiksäkerhetschef på trafikavdelningen, dels att upphandla ett nytt ärendehanteringssystem för att stärka möjligheten till att sammanställa och analysera trafiksäkerhetshändelser. Trafiksäkerhetstjänsten har inte inrättats och ärendehanteringssystemet har inte upphandlats under 2019. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad
28860 **Från rapport** 2017 Årsrapport	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att ansvarsfördelningen inom samtliga säkerhetsområden tydliggörs i		**ÅR 2019** Säkerhetsdelegeringen från förvaltningschefen till

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
Tidigare ID 1200	enlighet med landstingsstyrelsens riktlinjer och fullmäktiges policy.		respektive avdelningschef har reviderats under året. Däribland har ansvaret för brandskyddsarbetet, IT- och informationssäkerhet samt säkerhetsskydd tydliggjorts. Ansvaret för Team säkerhet har förtydligats i en framtagen rutin för säkerhetsuppföljningar inom trafikavdelningen, rutinen är dock inte fastställd ännu. Granskningen har under året visat att det fortfarande finns vissa otydligheter i ansvarsfördelningen för det praktiska brandskyddsarbetet och skal- och tillträdesskyddsarbetet. Ansvarsfördelningen för skal- och tillträdesskydd planeras att förtydligas i riktlinjerna som planeras antas 2021. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.
37784 **Från rapport** 2019 Årsrapport	Trafikförvaltningens ledning bör när det gäller brandskyddsarbetet säkerställa att det finns:-En löpande styrning och planering av det pågående stora brand-projektet för att åtgärda bristerna inom tunnelbanan.-En samlad planering och prioritering för hur samtliga pågående brandprojekt ska genomföras.	–	

Verksamhetsstyrning

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28808 **Från rapport** 2014 Delrapport **Tidigare ID** 471	Trafikförvaltningens ledning bör definiera verksamhetens väsentliga processer för att möjliggöra riskidentifiering och hantering samt utforma nyckelkontroller för respektive process.	✖	**Delår 2020** Rekommendationen är formulerad på en övergripande nivå, Revisionen noterar nu det utvecklingsarbete med risk och intern kontroll som har initierats och att det har fått en organisatorisk hemvist. Revisionen kommer att följa den fortsatta planeringen och det långsiktiga utvecklingsarbetet. Rekommendationen utgår.

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28830 **Från rapport** 2016 Delrapport **Tidigare ID** 874	Trafikförvaltningens ledning bör förtydliga och dokumentera ansvar och roller i syfte att säkerställa såväl den löpande utvecklingen som en samordnad kontroll och uppföljning av trafik- och störningsinformation.		**Delår 2019** ÅR 2018: Arbete med denna rekommendation har inte påbörjats. Rekommendation bedöms inte vara åtgärdad.
28840 **Från rapport** 2016 Årsrapport **Tidigare ID** 985	Trafikförvaltningens ledning bör säkerställa en likartad bedömning och prioritering av nämndens reinvesteringsbehov.		**ÅR 2019** Liksom 2018 framkommer det av granskning 2019 att utvecklingen av denna process har lagts längre fram i tiden. Arbetet bedrivs tillsvidare på samma sätt som tidigare. Rekommendationen bedöms inte vara åtgärdad.
37781 **Från rapport** 2019 Årsrapport	Trafikförvaltningen bör ta fram och löpande följa upp en tydlig planering för det strategiska ramverket inklusive prioritering och samband mellan olika aktiviteter.		**Delår 2020** Revisionen noterar att ett utvecklingsarbete kring formerna för det strategiska ramverket har påbörjats. Trafikförvaltningen har initierat ett samarbete med regionledningskontoret för översyn av det strategiska ramverket med fokus på förenkling och förtydligande. En åtgärdsplan är under framtagande. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.

Region Stockholm

Bilaga 2

Regionrevisorerna

Rekommendationer till ledning – Delår 2020.

Region Stockholm

Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Inköp och upphandling

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28849 **Från rapport** 2017 Årsrapport **Tidigare ID** 1119	FUT:s ledning bör vidareutveckla styrdokumenten för konsulthantering, inklusive dokumentationskrav, i syfte att underlätta efterlevnad och uppföljning av framförallt behovsanalys och anbudsutvärdering.		**Delår 2020** Enligt avstämning med förvaltningen pågår arbete med rekommendationen, vilket kommer att slutföras under 2020. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.

Intern kontroll

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
28801 **Från rapport** 2019 Delrapport **Tidigare ID** 1549	FUT:s ledning bör säkerställa en systematisk uppföljning av tillämpningen av beslutsordningen.		**Delår 2020** Enligt avstämning med förvaltningen pågår arbete med rekommendationen, vilket kommer att slutföras under 2020. Rekommendationen bedöms vara delvis åtgärdad.

Investeringar

Ursprung	Rekommendation	Åtgärdad	Revisionens kommentar
37785 **Från rapport** 2019 Årsrapport	FUT:s ledning bör, i samarbete med trafikförvaltningens ledning och regionledningskontoret, fastställa hur nämndens omfattande investeringsverksamhet ska redovisas i planerings- och uppföljningsdokument.	–	

Trafikförvaltningen
Förvaltning för utbyggd tunnelbana

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2020-08-01

Ärende
FUT 2020-0898
TN 2019-1197

Trafiknämnden
2020-08-25, punkt 6

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Yttrande över regionrevisorernas Årsrapport 2019 avseende trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik

Ärendebeskrivning

Ärendet omfattar yttrande över regionrevisorernas årsrapport 2019 avseende Trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik, RK 2019-0054.

Årsrapporten har lämnats till trafiknämnden och styrelsen för AB Storstockholms Lokaltrafik för yttrande vilket görs genom detta tjänsteutlåtande med bilagda yttrande.

Revisionens granskning av förvaltning för utbyggd tunnelbana redovisas i sin helhet i separata avsnitt i regionrevisorernas årsrapport.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefernas och VD:s tjänsteutlåtande daterat 2020-08-01 samt nedanstående underlag

- Förslag till trafiknämndens yttrande
- Årsrapport 2019 trafiknämnden

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

att avge yttrande i enlighet med bilagt förslag till trafiknämndens yttrande

att yttrandet överlämnas till regionrevisorerna

att förklara paragrafen omedelbart justerad

Trafikförvaltningen
Förvaltning för utbyggd tunnelbana

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2020-08-01

Trafiknämnden
2020-08-25, punkt 6

Ärende
FUT 2020-0898
TN 2019-1197

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Förslag och motivering

Sammanfattning

I den årliga revisionen prövas om verksamheten inom trafiknämnden och AB Storstockholms lokaltrafik (SL) bedrivs på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredställande sätt, om räkenskaperna är rättvisande samt om den interna styrningen och kontrollen är tillräcklig.

Trafiknämnden har två förvaltningar, trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT). Revisionens sammanfattning nedan avser nämndens hela ansvar samt styrelsen för SL.

Intern styrning och kontroll

Revisionen bedömer att pågående utvecklingsarbete ligger i linje med revisionens tidigare synpunkter och lämnade rekommendationer. Revisionen konstaterar samtidigt att arbetet är långsiktigt. I de granskningar som genomförts 2019 framkommer det att förändringsarbetet för att säkerställa tillräckliga förutsättningar för intern styrning och kontroll behöver fortsätta.

Revisionen bedömer att det fortsatt finns oklarheter kring hur nämnden tar ansvar för den långsiktiga strategiska styrningen av verksamheten. Revisionen konstaterar att flera delar i trafiknämndens strategiska ramverk, som utvecklingsplaner för trafikslagen och den så kallade genomförandeplanen, inte finns på plats. Trafiknämnden behöver tydliggöra vilka behov som finns både av nyutveckling inom respektive trafikslag och långsiktiga underhållsbehov, främst inom tunnelbanan. Nämnden behöver också visa på hur de olika behoven ska prioriteras sinsemellan.

Revisionen har tidigare rekommenderat trafiknämnden att säkerhetsställa en kontinuerlig hanteringsordning för identifiering, bedömning och prioritering av tillkommande investeringsbehov. Revisionen har också rekommenderat nämnden att stärka sin styrning av den långsiktiga kostnadsutvecklingen.

När det gäller investeringar bedömer revisionen därutöver att det är av vikt att nämnden och dess förvaltningar utvärderar och säkerhetsställer nämndens

styrning och uppföljning exempelvis när det gäller de stora infrastruktursatsningarna från Stockholms- respektive Sverigeförhandlingarna.

Revisionen bedömer att trafiknämnden fortfarande inte har ett tillräckligt brandskydd i verksamheten med en samlad planering och löpande uppföljning. Styrningen av skal- och tillträdesskydd samt informationssäkerhet behöver stärkas.

Revisionen bedömer att det pågår ett viktigt utvecklingsarbete på förvaltningsnivå med en huvudprocesskarta som bör ge goda förutsättningar för förbättrad intern styrning och kontroll. Revisionen ser dock att det finns risk för att viktiga åtgärder inte genomförs fullt ut då det inte finns en tydlig prioritering och planering för arbete som sträcker sig över flera år.

Revisionen bedömer att den interna styrningen och kontrollen sammantaget inte är helt tillräcklig.

Räkenskaper

Årsbokslutet för trafiknämnden samt årsredovisningen för SL-koncernen är i allt väsentligt upprättade enligt god redovisningssed, enligt regionens anvisningar och bedöms ge en rättvisande bild av årets resultat och ställning.

Räkenskaperna för trafiknämnden bedöms vara rättvisande. Räkenskaperna för SL-koncernen bedöms av den auktoriserade revisorn vara rättvisande.

Bakgrund

Trafiknämndens verksamhet bedrivs inom två förvaltningar; trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana. Revisionens sammanfattning avser nämndens hela ansvar och styrelsen för SL. I övrigt redovisas revisorernas granskning i separata avsnitt för respektive förvaltning.

Granskning av förvaltning för utbyggd tunnelbana redovisas i sin helhet i avsnitt 6. Avsnitt 2 – 5 avser granskning av den verksamhet som utövas av trafikförvaltningen.

Trafikförvaltningen
Förvaltning för utbyggd tunnelbana

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2020-08-01

Trafiknämnden
2020-08-25, punkt 6

Ärende
FUT 2020-0898
TN 2019-1197

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Överväganden

Förvaltningarna har var för sig tagit del av revisionens granskning. Revisionens rekommendationer kommenteras i separata avsnitt för respektive förvaltning nedan och i separata avsnitt i bilagda yttrande.

Trafikförvaltningen

Trafikförvaltningen bedriver ett kontinuerligt arbete med att åtgärda utestående rekommendationer. Status i arbetet följs upp vid förvaltningens tertialvisa ledningsrapportering och vid avstämningsmöten med revisorerna.

I revisorernas sammanställning och uppföljning av lämnade rekommendationer avseende tidigare och innevarande år listas 53 rekommendationer ställda till trafiknämnden avseende trafikförvaltningens verksamhet. Av dessa har revisorerna bedömt att 7 ersätts eller utgår, 20 som delvis åtgärdade och 4 som åtgärdade. Förvaltningen har meddelat revisorerna att 8 av de återstående 42 rekommendationerna är åtgärdade och klara för revisorernas uppföljning.

I revisorernas sammanställning och uppföljning av rekommendationer ställda till förvaltningarna (bilaga 2) är 37 ställda till trafikförvaltningen. Av dessa har revisorerna bedömt att 2 utgår, 10 som delvis åtgärdade och 4 som åtgärdade. Förvaltningen har meddelat revisorerna att 3 av de återstående 31 rekommendationerna är åtgärdade och klara för revisorernas uppföljning.

Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Revisionen bedömer, utifrån genomförd granskning, det ekonomiska och verksamhetsmässiga resultatet sammantaget som i allt väsentligt rimlig.

Förvaltningen har sedan tidigare tre rekommendationer, varav en har tagits bort och ersatts av en ny i årsrapporten. Förvaltningen arbetar kontinuerligt för att hantera revisionens rekommendationer med mål att utveckla och förbättra verksamheten. Den rekommendation som revision har ställt i årsrapporten och som berör förvaltningen innebär att förvaltning för utbyggd tunnelbanas ledning bör, i samarbete med trafikförvaltningens ledning och regionledningskontoret, fastställa hur nämndens omfattande investeringsverksamhet ska redovisas i planerings- och uppföljningsdokument.

Trafikförvaltningen
Förvaltning för utbyggd tunnelbana

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2020-08-01

Trafiknämnden
2020-08-25, punkt 6

Ärende
FUT 2020-0898
TN 2019-1197

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Förvaltningen har genomfört en större genomlysning av den långsiktiga kostnadsutvecklingen samt tidplanen som kontinuerligt ses över. Denna kommer att utgöra grunden för en stärkt och kontinuerlig uppföljning samt rapportering av ekonomi och tidplan till Trafiknämnden.

Förvaltningen har utvecklat analysen i rapporteringen avseende uppföljning av projektens totala utgifter. Förvaltningen följer i övrigt de krav på återrapportering som ställs i anvisningar och mallar från regionledningskontoret. Förvaltningen ämnar utveckla och tydliggöra återredovisningen av investeringsobjekten på totalnivå inom ramen för förvaltningens rapporter. Regionledningskontoret bör utveckla mallar och anvisningar så att dessa överensstämmer med Trafiknämndens behov av redovisning.

Ekonomiska konsekvenser
Beslutsärendet har inga ekonomiska konsekvenser

Sara Catoni
tf Förvaltningschef
Trafikförvaltningen

Niklas Bergman
Förvaltningschef
Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Trafiknämnden

YTTRANDE
2020-06-17

Ärende/Dok. id.
TN 2019-1197

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Regionrevisorerna

Yttrande över regionrevisorernas Årsrapport 2019 avseende trafiknämnden inklusive styrelsen för AB Storstockholms lokaltrafik (AB SL)

Regionrevisorerna har överlämnat Årsrapport 2019, RK 2019-0054, till trafiknämnden och till styrelsen för AB Storstockholms Lokaltrafik, för yttrande

Trafiknämnden har sedan den 1 juli 2017 även ansvaret för verksamheten inom förvaltning för utbyggd tunnelbana. Verksamheten har bedrivits inom en särskild, egen förvaltning vilket innebär att trafiknämnden har två självständiga förvaltningar.

Nedan följer trafiknämndens yttrande över revisionens rekommendationer uppdelat i separata avsnitt för respektive förvaltning.

Trafikförvaltningen

Bakgrund utifrån nya riktlinjerna för investeringar

Revisionen bedömer att trafikförvaltningen och regionledningskontoret utifrån de nya riktlinjerna för investeringar i samråd behöver fastställa former för hur regionledningskontorets nya krav ska uppfyllas. Det gäller exempelvis hur konsekvensanalyser på ett överskådligt sätt ska redovisas för trafiknämndens omfattande investeringsverksamhet. Vidare bör redovisningen av avvikelser i

Region Stockholm
Trafikförvaltningen
105 73 Stockholm

Leveransadress:
Lindhagensgatan 100
Godsmottagningen
112 51 Stockholm

Telefon: 08–686 16 00
Fax: 08-686 16 06
E-post: registrator.tf@sll.se

Säte: Stockholm
Org.nr: 232100-0016
www.sll.se

Besök oss: Lindhagensgatan 100. Kommunikationer: Stadshagen/Thorildsplan

nämndens verksamhetsberättelse utformas med ett tydligare fokus på väsentliga avvikelser i enlighet med i förväg fastställda principer medan en fullständig redovisning kan hanteras sidoordnat. Revisionen vill i sammanhanget framhålla vikten av att nämnden säkrar kontrollen över investeringsvolymerna, bl.a. genom att redovisa utvecklingen av investeringsvolymerna på ett tydligt sätt.

Regionrevisorerna rekommenderar att trafikförvaltningens ledning bör, i samarbete med ledningen för FUT och regionledningskontoret fastställa hur nämndens omfattande investeringsverksamhet ska redovisas i planerings- och uppföljningsdokument.

Respons från trafikförvaltningens ledning

Trafikförvaltningen är överens med revisorerna om att redovisningen av nämndens omfattande investeringsverksamhet behöver förbättras i planerings- och uppföljningsdokument. Genomförande av sådana förbättringar kan delas in i tre huvuduppgifter. Den första är att definiera gemensamma krav på vilken information som ska redovisas och hur den ska redovisas för att uppfylla dessa krav. Det andra är att etablera en modern portföljstyrning av hela investeringsverksamheten från identifierade behov till realiserade effekter. Den tredje är att säkerställa att redovisningen är strukturerad på ett sätt som stödjer framtagande av den information som kravställts samt en hög konteringsdisciplin i den finansiella redovisningen.

Trafikförvaltningen driver sedan januari 2020 implementeringen av regionens nya riktlinje för investeringar och den däri ingående processen för åtgärdsval och investering (ÅIP). Det är inom ramen för det arbetet som behovet av en modern portföljstyrning tidigt har identifierats. Detta för att säkerställa att ledningen på olika nivåer kan styra mot att rätt investeringar genomförs. En sådan portföljstyrning behöver täcka in hela kedjan från uppfångning av möjliga behov, som börjar redan före initiering av ÅIP, genom hela ÅIP, till effektrealisering. För att fungera i praktiken behöver portföljstyrningen struktureras på samma sätt på alla organisatoriska nivåer inom regionens verksamhet samt även harmonisera med struktur och efterlevande av metodik för att driva program och projekt i alla faser i ÅIP. Det är således en omfattande och komplex uppgift som måste genomföras i nära samarbete mellan regionledningskontoret och berörda nämnder, förvaltningar och bolag.

Bakgrund angående investeringsrådets roll och ansvar

Revisionen ser positivt på inrättandet av ett investeringsråd inom trafikförvaltningen. Rådets roll och ansvar relativt den formella beslutsprocessen kan dock behöva tydliggöras. Detta gäller särskilt om rådet kan komma att hantera frågor om prioriteringar när det gäller investeringar eller frågor om nämndens långsiktiga styrande dokument.

Regionrevisorerna rekommenderar att trafikförvaltningens ledning bör tydliggöra roller och ansvar för förvaltningens investeringsråd i förhållande till den formella beslutsprocessen och nämndens ansvar för investeringsverksamheten.

Respons från trafikförvaltningens ledning

Trafikförvaltningens ledning är överens med revisorerna om att roller och ansvar för förvaltningens investeringsråd i förhållande till den formella beslutsprocessen och nämndens ansvar för investeringsverksamheten, behöver tydliggöras.

Trafikförvaltningen har under kvartal 1, 2020, tydliggjort Investeringsrådets syfte, ansvar och mandat. Detta innebär att Investeringsrådets roll är rådgivande till Trafikförvaltningens ledningsgrupp vilken fattar beslut om vilka investeringsbeslut som skall föreslås Trafiknämnden och Regionfullmäktige att fatta besluta om.

Bakgrund angående plan för det strategiska ramverket

Revisionen konstaterar att avsaknaden av en tydlig långsiktig plan för hur arbetet med det strategiska ramverket ska genomföras och vilka samband som finns i de olika delarna försvårar översikten gällande nämndens strategiska arbete och den långsiktiga styrningen. Det har framgått av granskningen att arbete pågår med en ny version av den s.k. studieplanen men av det utkast till planen som revisionen tagit del förefaller det inte som att planen omfattar arbete gällande dokument i det strategiska ramverket. Revisionen ser en risk för att utredningsarbetet inte sker på mest effektiva sätt. Nämnden behöver

säkerställa formerna för en tydlig och transparent långsiktiga strategiska styrningen i nämndens verksamhet.

Regionrevisorerna rekommenderar att trafiknämnden bör fastställa en beskrivning av nämndens strategiska ramverk samt en övergripande prioritering och tidsplaneringen för hur det ska utvecklas och ajourhållas.

Respons från trafiknämnden

Trafiknämnden är överens med revisorerna om att en tydligare beskrivning av hur ingående styrande dokument i det strategiska ramverket ska övergripande prioriteras och tidsplaneras, hur dokumenten ska utvecklas och ajourhållas samt ambitionsnivå. Trafiknämndens nuvarande beskrivningar ingår i olika planeringsdokument och behöver blir ytterligare tillgängliga för förvaltningen.

Trafiknämnden har under våren startat upp en översyn av det strategiska ramverket med fokus på att förenkla och tydliggöra beskrivningen av hur de långsiktiga styrande dokumenten förhåller sig till varandra. Trafiknämnden ser även behovet av att tydliggöra mål och syfte med respektive styrande dokument. I detta arbete ingår även att tydliggöra uppdateringsfrekvensen för de styrande dokumenten. Utöver ovanstående översyn pågår även ett viktigt arbete med att koppla de styrande dokumenten till trafikförvaltningens arbete med att utforma huvudprocesser.

Regionrevisorerna rekommenderar vidare att trafikförvaltningen bör ta fram och löpande följa upp en tydlig planering för det strategiska ramverket inklusive prioritering och samband mellan olika aktiviteter.

Respons från trafiknämnden

Trafiknämnden är överens med revisorerna om att trafiknämnden bör ha en tydligare planering för när ingående styrande dokument ska planeras och följas upp. I trafiknämndens pågående översyn är avsikten att tydligare beskriva prioriteringen och sambanden mellan de styrande dokumenten. Inom årets arbete tydliggörs även dokumentens indata, mål och syfte med leveranser, målgrupper samt hur dessa ska kommuniceras och vara tillgängliga.

Bakgrund angående säkerhetsfrågor

Revisionen anser att nämnden kontinuerligt bör efterfråga mer utförlig uppföljning av säkerhetsläget än under 2019. För att systematiskt kunna planlägga och följa upp säkerhetsarbetet bör nämnden behandla säkerhetsfrågor mer formaliserat än vid enbart ett utbildningstillfälle. Revisionen menar också att nämnden bör ta ställning till prioriterade åtgärder utifrån den genomförda riskkartläggningen för att uppnå och upprätthålla en tillräcklig intern styrning och kontroll inom säkerhetsområdet.

Regionrevisorerna rekommenderar att trafiknämnden bör tydliggöra prioriterade åtgärder för att uppnå och upprätthålla en tillräcklig intern styrning och kontroll inom säkerhetsområdet. (1).

Respons från trafiknämnden

Trafikförvaltningen tar med sig revisorernas iakttagelser och rekommendationen i det fortsatta arbetet med förbättrad rapportering och intern styrning och kontroll inom säkerhetsområdet i syfte att öka nämndens möjlighet till insyn och styrning.

Regionrevisorerna rekommenderar att trafiknämnden bör skyndsamt analysera och koordinera de olika skyddsåtgärderna inom skal- och tillträdesskyddet och ta ställning till vilka insatser som bör genomföras för att säkerställa ett tillräckligt skydd.

Respons från trafiknämnden

Trafiknämnden är överens med revisorerna om behovet av att skyndsamt analysera och koordinera de olika skyddsåtgärderna inom skal- och tillträdesskyddet.

Ett arbete pågår inom trafikförvaltningen med att ta fram enhetliga riktlinjer inom området i syfte att säkerställa ett tillräckligt skydd.
Riktlinjerna bedöms bli fastställda under 2021.

Bakgrund angående brandprojekt

Revisionen noterar att förvaltningens projekt för att åtgärda brister inom brandskyddsområdet påbörjades först efter att nämnden dels fått en hindersanmälan från tunnelbanans underhållsentreprenör, dels fått ett föreläggande från Storstockholms brandförsvar. Planeringen och samordningen av det stora brandprojektet och åtgärder med anledning av föreläggandet har främst hanterats inom en informell samverkansgrupp med brandspecialister.

Revisionen bedömer att trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att det finns en fastställd plan för hur samtliga brandprojekt ska planeras, prioriteras och samordnas för att kunna säkerställa en effektiv hantering. Vidare bedömer revisionen även att det stora brandprojektet behöver en tydligare ekonomisk och verksamhetsmässig flerårig styrning och planering för hur samtliga brister ska åtgärdas. Det finns även fortfarande otydligheter i hur det systematiska brandskyddsarbetet ska hanteras och följas upp inom trafikförvaltningen. Sammantaget bedömer revisionen att nämnden ännu inte har säkerställt att det finns förutsättningar för ett tillräckligt brandskydd i verksamheten med en samlad planering och löpande uppföljning.

Regionrevisorerna rekommenderar att trafikförvaltningens ledning bör när det gäller brandskyddsarbetet säkerställa att det finns:

- En löpande styrning och planering av det pågående stora brandprojektet för att åtgärda bristerna inom tunnelbanan.
- En samlad planering och prioritering för hur samtliga pågående brandprojekt ska genomföras.

Respons från trafikförvaltningen

Trafikförvaltningen är överens med revisorerna om att brandskyddsarbetet i det stora brandprojektet och åtgärderna med anledning av brandmyndigheternas föreläggande behöver en löpande styrning och planering samt samlad planering och prioritering.

Mot bakgrund av detta har förvaltningen sedan årsskiftet 2019/2020 satt samman en styrgrupp för arbetet med det stora brandprojektet.

En särskild styrgrupp för hanteringen av brandföreläggandet kommer att etableras så snart det slutliga beslutet om genomförande är fattat.

Bakgrund angående ändringshantering inom program- och projektverksamheten

Revisionen konstaterar, liksom förvaltningen, att tidigare lämnade rekommendationer som rör ÄTA-hanteringen inom bygg- och anläggningsbranschen också är relevanta för övrig ändringshantering inom program- och projektverksamheten. Rekommendationerna formuleras därför om till att handla om ändringshanteringen mer generellt.

Regionrevisorerna rekommenderar att trafikförvaltningens ledning bör tydliggöra och säkerställa en långsiktig planering med tydliga mål, aktiviteter och prioriteringsordning för utvecklingen av förvaltningens krav- och ändringshantering.

Respons från trafiknämnden

Trafiknämnden är överens med revisorerna om att trafikförvaltningens ledning bör säkerställa att förvaltningens planering gällande krav- och ändringshantering prioriteras.
Trafikförvaltningens plan gällande utveckling av förvaltningens krav- och ändringshantering beskrivs i verksamhetsplanen för 2020.
Under 2020 kommer trafikförvaltningen se över arbetssättet för utformning av riktlinjer gällande krav- och ändringshantering.

Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Revisionen bedömer, utifrån genomförd granskning, det ekonomiska och verksamhetsmässiga resultatet sammantaget som i allt väsentligt rimlig.

Revisorerna har ställt en rekommendation till trafiknämnden i årsrapporten avseende förvaltning för utbyggd tunnelbanas verksamhet.

Regionrevisorerna rekommenderar att FUT:s ledning bör, i samarbete med trafikförvaltningens ledning och regionledningskontoret, fastställa hur

nämndens omfattande investeringsverksamhet ska redovisas i planerings- och uppföljningsdokument.

Respons från förvaltningen för utbyggd tunnelbana

Förvaltningen har genomfört en större genomlysning av den långsiktiga kostnadsutvecklingen samt tidplanen som kontinuerligt ses över. Denna kommer att utgöra grunden för en stärkt och kontinuerlig uppföljning samt rapportering av ekonomi och tidplan till Trafiknämnden.

Förvaltningen har utvecklat analysen i rapporteringen avseende uppföljning av projektens totala utgifter. Förvaltningen följer i övrigt de krav på återrapportering som ställs i anvisningar och mallar från regionledningskontoret. Förvaltningen ämnar utveckla och tydliggöra återredovisningen av investeringsobjekten på totalnivå inom ramen för förvaltningens rapporter. Regionledningskontoret bör utveckla mallar och anvisningar så att dessa överensstämmer med Trafiknämndens behov av redovisning.

Regionrevisorerna

2020-03-31

Diarienummer
RK 2019-0054

Trafiknämnden

Årsrapport 2019
Trafiknämnden inklusive AB Storstockholms lokaltrafik

Revisorerna i revisorsgrupp III beslutade 2020-03-31 att överlämna rapporten till trafiknämnden inklusive styrelsen för AB Storstockholms lokaltrafik för yttrande senast 2020-08-31.

Paragrafen förklarades omedelbart justerad.

Anders Lönn
Ordförande

Christina Holmqvist
Sekreterare

Region Stockholm
Regionrevisorerna
Box 22230
104 22 Stockholm

Telefon: 08-737 25 00
E-post: landstingsrevisorerna.rev@sll.se

Säte: Stockholm
Org.nr: 232100-0016
www.sll.se

Besök oss: Hantverkargatan 25B, T-bana Rådhuset, se www.sl.se

Sammanfattning – Trafiknämnden

I den årliga revisionen prövas om verksamheten inom trafiknämnden och AB Storstockholms lokaltrafik (SL) bedrivs på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt, om räkenskaperna är rättvisande samt om den interna styrningen och kontrollen är tillräcklig.

Trafiknämnden har två förvaltningar, trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT). Revisionens sammanfattning nedan avser nämndens hela ansvar samt styrelsen för SL.

Bedömning för år 2019

	Tillfreds-ställande	Inte helt tillfredsställande	Otillfreds-ställande
Ekonomiskt och verksamhetsmässigt resultat	**X**		
	Tillräcklig	Inte helt tillräcklig	Otillräcklig
Intern styrning och kontroll		**X**	
	Rättvisande	Inte rättvisande	
Räkenskaper	**X**		

Ekonomiskt- och verksamhetsmässigt resultat

Det ekonomiska resultatet uppgår till ca 570 mnkr (569,0 mnkr för trafikförvaltningen, 0,5 mnkr för FUT), vilket är 170 mnkr högre än fastställt resultatkrav. Revisionen konstaterar att fullmäktiges mål om en ekonomi i balans därmed uppnåtts.

Planerade investeringar och därmed ökade driftskostnader kommer under de närmaste åren att innebära stora utmaningar såväl för trafikorganisationen som för regionens ekonomi. För att nå en ekonomi i balans på längre sikt bedömer revisionen att trafiknämnden behöver vidta mer långsiktiga åtgärder i effektiviseringsarbetet. Som revisionen tidigare framfört behöver nämnden säkra kontrollen över investeringsvolymerna, bl.a. genom att redovisa utvecklingen av investeringsvolymerna på ett tydligt sätt. Revisionen bedömer även att trafiknämnden tydligare behöver redovisa väsentliga risker och avvikelser i förhållande till gällande genomförandebeslut för investeringar.

Revisionen bedömer att det verksamhetsmässiga resultatet till stora delar har uppnåtts. Revisionen konstaterar dock att målet om tillgänglig och sammanhållen region fortsatt behöver kompletteras med indikatorer för att målet ska kunna bedömas. Revisionen noterar också att den nationella indikatorn Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna följs upp vart fjärde år, senast skedde det 2015. Nya resultat kommer vara tillgängliga först våren 2020. Arbetet med fullmäktiges uppdrag pågår.

Det ekonomiska och verksamhetsmässiga resultatet bedöms, utifrån genomförd granskning, i huvudsak som tillfredsställande. Bedömningen är oförändrad jämfört med 2018.

Intern styrning och kontroll

I revisionens årsrapport 2018 för trafiknämnden inklusive SL och WÅAB bedömde revisionen att den interna styrningen och kontrollen inte var helt tillräcklig, men att förbättringsarbeten pågick. I delårsrapporten 2019 har revisionen bedömt att ett utvecklingsarbete fortsatt pågår, men att det finns behov av ytterligare förbättringsinsatser.

Revisionen bedömer att det fortsatt finns oklarheter kring hur nämnden tar ansvar för den långsiktiga strategiska styrningen av verksamheten. Revisionen konstaterar att flera delar i trafiknämndens strategiska ramverk, som utvecklingsplaner för trafikslagen och den så kallade genomförandeplanen, inte finns på plats. Trafiknämnden behöver tydliggöra vilka behov som finns både av nyutveckling inom respektive trafikslag och av långsiktiga underhållsbehov, inte minst inom tunnelbanan. Nämnden behöver också visa på hur de olika behoven ska prioriteras sinsemellan. Den långsiktiga strategiska styrningen bedöms därmed som inte helt tillräcklig.

Revisionen har tidigare rekommenderat trafiknämnden att säkerställa en kontinuerlig hanteringsordning för identifiering, bedömning och prioritering av tillkommande investeringsbehov i syfte att ge fullmäktige en heltäckande bild av vilket framtida investeringsutrymme som dessa kräver. Revisionen har också rekommenderat nämnden att stärka sin styrning av den långsiktiga kostnadsutvecklingen och löpande efterfråga information om den ekonomiska utvecklingen. Revisionen bedömer att dessa rekommendationer fortfarande inte är hanterade av nämnden.

När det gäller investeringar bedömer revisionen därutöver att det är av vikt att nämnden och dess förvaltningar utvärderar och säkerställer nämndens styrning och uppföljning exempelvis när det gäller de stora infrastruktursatsningarna från Stockholms- respektive Sverigeförhandlingarna. Revisionen bedömer även att trafiknämnden under året tagit investeringsbeslut som överskridit nämndens befogenheter. Revisionen bedömer att nämndens styrning i detta avseende varit otillräcklig.

Revisionen bedömer att trafiknämnden fortfarande inte har säkerställt en tillräcklig intern styrning och kontroll inom flera övriga områden. Exempelvis finns inte förutsättningar för ett tillräckligt brandskydd i verksamheten med en samlad planering och löpande uppföljning. Styrningen av skal- och tillträdesskydd samt informationssäkerhet behöver stärkas.

Revisionen noterar samtidigt att ett antal viktiga utvecklingsinsatser pågår för att stärka den interna styrningen och kontrollen av trafik- och underhållsavtal, men konstaterar att det fortfarande kvarstår arbete med att implemen-

tera förändringarna och att utveckla förberedelserna inför nya upphandlingar. Revisionen kan därför inte bedöma effekterna av dessa utvecklingsinsatser.

Revisionen bedömer att det pågår ett viktigt utvecklingsarbete på förvaltningsnivå inom många områden där arbetet med en huvudprocesskarta bör ge goda förutsättningar för det fortsatta arbetet. Revisionen ser dock, liksom 2018, att det finns risk för att viktiga åtgärder inte genomförs fullt ut då det inte finns en tydlig prioritering och planering för arbete som sträcker sig över flera år. För 2019 är därför bedömningen att arbetet ännu inte gett tillräckliga effekter.

Revisionen bedömer att den interna styrningen och kontrollen sammantaget inte är helt tillräcklig.

Räkenskaper

Årsbokslutet för trafiknämnden samt årsredovisningen för SL-koncernen är i allt väsentligt upprättade enligt god redovisningssed, enligt regionens anvisningar och bedöms ge en rättvisande bild av årets resultat och ställning.

Räkenskaperna för trafiknämnden bedöms vara rättvisande. Räkenskaperna för SL-koncernen bedöms av den auktoriserade revisorn vara rättvisande.

Dotterbolag

SL-koncernen omfattar tre helägda dotterbolag:

- Waxholms Ångfartyg AB[1]
- AB SL Finans
- SL Älvsjö AB

Den granskningsrapport som lekmannarevisorerna lämnar för de olika dotterbolagen inom SL-koncernen baseras till stor del på samråd med auktoriserad revisor, men även på den granskning av SL:s koncernstyrning som redovisas i denna årsrapport.

[1] Bolaget har tidigare varit ett självständigt bolag (ingående i LISAB-koncernen) inom trafiknämndens verksamhet. Från 2019-07-01 är det ett dotterbolag till SL.

Region Stockholm
Trafiknämnden

PROTOKOLLSUTDRAG

Nr 8/2020

Sammanträdesdatum
2020-08-25

Datum för justering: 2020-08-25

Datum för anslag: 2020-08-26

Kristoffer Tamsons (M)
Jens Sjöström (S)

---

§ 110

Yttrande över regionrevisorernas Årsrapport 2019 avseende trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik
(TN 2019-1197, FUT 2020-0898)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 1 augusti 2020 från förvaltningscheferna för trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana.

YRKANDE

1. Ordföranden yrkade bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
2. S-ledamöterna yrkade bifall till sitt förslag till tilläggsbeslut (bilaga 2) som V-ledamöterna anslöt sig till.
3. Ordföranden yrkade att förslaget till tilläggsbeslut skulle avslås.

Ordföranden ställde proposition på yrkandena och fann först att nämnden beslutade i enlighet med förvaltningens förslag till beslut. Därefter fann ordföranden att förslaget till tilläggsbeslut skulle anses besvarat.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Yttrandet avges i enlighet till ärendet bilagt förslag till yttrande.

2. Yttrandet överlämnas till regionrevisorerna.

3. Paragrafen justeras omedelbart.

RESERVATION

S- och V-ledamöterna reserverade sig mot att deras förslag till tilläggsbeslut inte beviljades.

UTTALANDE

V-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 3).

SD-ledamoten lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 4).

EXPEDIERAS TILL

Regionrevisorerna

Vid protokollet

Karoline Sandar

MÄLARDALSRÅDET

Anmälningsärende
2020-10-07

Tre rapporter om Stockholm-Mälarregionens infrastrukturutveckling och konkurrenskraft

Mälardalsrådet driver medlemmarnas frågor för konkreta resultat inom infrastruktur, kompetensförsörjning, innovation, maritim samverkan och internationella jämförelser. Härmed anmäls tre nya rapporter från Mälardalsrådets infrastruktursamarbete En Bättre Sits om Stockholm-Mälarregionens kollektivtrafikutveckling, internationella tillgänglighet och konkurrenskraft samt framtida resande. Se bifogade rapporter.

Mälardalsrådets En Bättre Sits-samarbete är det transportpolitiska samarbetet mellan de sju länen Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Sörmland, Östergötland och Gotland. De tre underlagsrapporterna utgör delar i länens arbete med uppdateringen av den gemensamma och politiskt förankrade utvecklingsstrategin för Stockholm-Mälarregionens transportsystem ("Systemanalys 2020"). Arbetet har omfattat drygt 70 politiker från Stockholm-Mälarregionens kommuner och regioner.

Rapport om storregional kollektivtrafik
Stockholm-Mälarregionen fortsätter att växa ihop till en stark arbetsmarknad och då måste pendlingsresorna till jobb och studier fungera. Varje dag reser 750 000 människor över en eller flera kommungränser för att komma till jobbet. Rapporten *Storregional kollektivtrafik i Stockholm-Mälarregionen* visar att pendlingsresorna på regiontågen mellan länen ökar och att pendlarna måste prioriteras i trafiksystemet. Det finns en underhållsskuld som måste byggas bort. Smarta lösningar, samarbete och systemperspektiv är vägen framåt.

Rapport om internationell tillgänglighet och konkurrenskraft
Arlanda är ett nationellt intresse och behöver stärkas för att utveckla Sverige. Det behövs även bättre tågförbindelser till andra länder, utvecklade förutsättningar för långväga godstransporter och god tillgänglighet för den internationella sjöfarten. Det är huvudpunkterna i rapporten *11 ställningstaganden för internationell tillgänglighet och konkurrenskraft*.

Rapport om det framtida resandet
Coronapandemin har slagit hårt mot resandet i Stockholm-Mälarregionen. Samtidigt som regionerna hanterar ett minskat resande planeras för trafik och tekniksprång i ett 2050-perspektiv. Ett alltmer digitalt baserat och automatiserat transportsystem driver nya resande-mönster. Med kollektivtrafiken som ryggrad lägger rapporten *Framtidens resande i Stockholm-Mälarregionen* en grund för det fortsatta infrastrukturarbetet.

Tack för ditt engagemang för regionen! Vi fortsätter att samverka för en starkare Stockholm-Mälarregion. Hör gärna av er för fortsatt dialog och samarbete.

Maria Nimvik Stern
Generalsekreterare
070-548 13 02

Mälardalsrådet driver medlemmarnas frågor för konkreta resultat inom infrastruktur, kompetensförsörjning, innovation, maritim samverkan och internationella jämförelser och lärande. Vi samlar Stockholm-Mälarregionens kommuner och regioner till en dynamisk mötesplats för politik, näringsliv och akademi.

EN BÄTTRE SITS



Storregional kollektivtrafik i Stockholm-Mälarregionen

Underlagsrapport från En Bättre Sits temagrupp Storregional kollektivtrafik

MÄLARDALSRÅDET

Innehåll:

1. Slutsatser och rekomendationer **4**

2. Brister och behov i järnvägssystemet till 2050 **10**

2.1 Syfte 10
2.2 Ingående förutsättningar 10
2.3 Trafiknät och trafikering 10
2.4 Modellutfall – kapacitet 12
2.5 Slutsatser 23

3. Prioriteringskriterier och konstruktionsregler **29**

3.1 Kritik mot prioriteringskriterier 31
3.2 Förslag till lösningar 34
3.3 Nya konstruktionsregler 36
3.4 Analys av de nya konstruktionsreglerna 37
3.5 Slutsats 38
3.6 Fortsatt arbete 39

4. Hela resan **40**

5. Hur kan steg 1- och 2-åtgärder avlasta resandet i peaktid samt utnyttja fordon och infrastruktur bättre? **45**

5.1 Fyrstegsprincipen - vad är steg 1- och 2-åtgärder? 45
5.2 Exempel på steg 1- och 2 åtgärder 47
5.3 Är steg 1- och 2-åtgärder användbara inom storregional planering? 48

Källförteckning **50**

En Bättre Sits temagrupp Storregional kollektivtrafik **51**


Uppsala
Mälartåg

1. Slutsatser och rekommendationer



Brister och behov i järnvägssystemet till 2050

- Strategiska beslut i tidigare storregionala samarbeten är utgångspunkten för arbetet och leder i rätt riktning mot 2050
- Ett fortsatt systemperspektiv behövs i Stockholm-Mälarregionens arbete med den storregionala kollektivfilen
- Det är avgörande att arbeta för att objekt som finns med i befintlig nationell plan blir genomförda: Om inte dessa genomförs väntar betydande brister för den storregionala trafiken
- Utgå ifrån brister och bristhantering istället för att fokusera på stora infrastrukturinvesteringar
- De främsta bristerna att adressera i kommande systemanalys är kapacitetsbrister för persontransporter på stationer och järnvägssträckor i relationerna:
    - Uppsala–Stockholm
    - Västerås–Stockholm
    - Eskilstuna–Stockholm

Prioriteringskriterier och konstruktionsregler

- Trafikverkets nya prioriteringskriterier och konstruktionsregler kan utgöra ett hinder för regelbunden och långsiktig storregional kollektivtrafik och påverka möjligheten till robust arbetspendling med storregional kollektivtrafik i Stockholm-Mälarregionen
- Det behövs en aktiv dialog med staten kring tilldelning av tåglägen

Hela resan

- Trafikverkets process kring framtagande av tågplanen och regionaltågens låga prioritet innebär svårigheter att anpassa anslutande busstrafik för effektiva byten
- Brister i förmåga att informera och kommunicera mellan regionala kollektivtrafikmyndigheter och trafikoperatörer gör att resenärer drabbas vid störningar eller förseningar med missade anslutningar

Hur kan steg 1- och 2-åtgärder avlasta resandet i peaktid samt utnyttja fordon och infrastruktur bättre

- Arbeta vidare med fyrstegsprincipen för att avlasta högt belastad infrastruktur i kritiska snitt
- En möjlig utveckling är att öppna upp nationell plan och länsplanerna för annat än utbyggnad av ny infrastruktur och komplettering av befintlig infrastruktur

Systemperspektiv och temagruppernas arbete

Systemperspektivet är centralt i arbetet med den storregionala systemanalysen och har präglat arbetet i En Bättre Sits fyra temagrupper Framtidens resande, Internationell tillgänglighet och konkurrenskraft, Storregional godstrategi samt Storregional kollektivtrafik. Det är i korsbefruktningen mellan de fyra temaområdena som centrala slutsatser kan dras. För storregional kollektivtrafik handlar det om att utforma en långsiktig idé för den storregionala kollektivtrafiken som möter både resenärens och samhällets behov och förväntningar utan att tumma på intressena för godstrafikens behov eller den internationella tillgängligheten.

För den storregionala kollektivtrafiken och den internationella tillgängligheten är fokus exempelvis att kunna upprätthålla en bra tillgänglighet till Arlanda utan att förhindra att möjligheten till arbetspendling mellan Uppsala och Stockholm, och vice versa. För den storregionala kollektivtrafiken, godstrafiken och övrig kollektivtrafik i järnvägssystemet handlar det om utforma ett trafikeringskoncept som är väl avvägt och som möter de behov som finns för de olika aktörerna. Att exempelvis godstågskanaler kan skapas för att säkerställa kritiska tåglägen i högtrafik utan att störa arbetspendlingen eller att låta den nationella tågtrafiken samverka med den storregionala och ge möjlighet för bägge trafikprodukterna att möta sin efterfråga och funktion.

I ett storregionalt systemperspektiv är det även intressant att se hur viktiga strömmar av trafik också kan styras eller styras om för att skapa möjlighet för annan trafik att växa ytterligare för att möta sina behov. Vissa länkar, exempelvis Svealandsbanan, har också stor betydelse för att skapa redundans i systemet och dessa sträckor kan fungera som omledningssträckor vid störningar eller att fokusera en större del av gods som går via järnväg på.

Brister och behov i järnvägssystemet till 2050

De behov som Stockholm-Mälarregionen står inför fram till 2050 är omfattande. De befolkningsframskrivningar som har tagits fram indikerar en befolkningstillväxt på 32% fram till 2050.[1] Det är därför centralt för det gemensamma arbetet att successivt växla upp ambitionerna för de strategiska infrastrukturplanerna och trafikinsatserna allt eftersom efterfrågan på storregionala resor med kollektivtrafik ökar.

En viktig faktor för framgångarna i arbetet med tidigare underlag och prioriteringar har varit systemperspektivet. Ett fokus som har flyttats från att kämpa för åtgärder i den egna regionen till ett fokuserat arbete på vad som är bra för trafiksystemet som helhet. Tidigare stora och viktiga investeringar i Stockholm-Mälarregionen, som exempelvis Citybanan, är frukter som har utgått från det gemensamma systemperspektivet för regionaltågens utveckling. På samma sätt är det därför också avgörande för den storregionala kollektivtrafikens möjlighet till utveckling att de objekt som En Bättre Sits har pekat ut och som finns med i den nationella infrastrukturplanen för 2018-2029 också genomförs.[2] Om något av dessa objekt inte blir av, eller försenas i tid, så förändras förutsättningarna tydligt till det sämre för trafiken i Stockholm-Mälarregionen.

Fram till 2050 beräknas befolkningen öka med

32%

i Stockholm-Mälarregionen.

[1] Framskrivningar av befolkning och sysselsättning i östra Mellansverige (Rapport 2017:2), Tillväxt- och regionplaneförvaltningen Region Stockholm.

[2] En Bättre Sits Storregional systemanalys, Mälardalsrådet 2016.

En brist som är särskilt viktig att lösa är relationen Uppsala–Stockholm, där efterfrågan trots investeringar i fyra spår ser ansträngd ut på sikt.

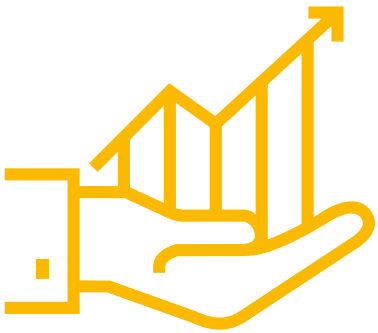
Att lösa en flaskhals i ett system kan göras på flera sätt. En angelägen utgångspunkt för detta arbete är att fyrstegsprincipen för investeringar i infrastruktur måste följas. De brister som identifieras ska lösas på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt. De mest samhällsekonomiska lösningarna finns ofta i de tidigare stegen i fyrstegsprincipen.[3] Ibland krävs det en stor infrastrukturinvestering för att åtgärda den brist som finns, men ofta kan kapacitetsbrister lösas på andra sätt. Det är därför centralt i arbetet med en ny storregional systemanalys att peka ut brister istället för åtgärder där kunskapen om vilken lösning som på bästa sätt åtgärdar ett kapacitetsproblem.

I Systemanalys 2016 redovisades de högtrafikerade stråken in mot Stockholm som de tydligaste bristerna att adressera.[4] Flertalet objekt i dessa stråk pekades också ut i nationell plan 2018-2029.[5] De genomförda analyserna i denna rapport pekar på att dessa stråk även fortsättningsvis kommer att vara de mest kritiska. Kapacitetsbrister kommer att behöva åtgärdas beroende på befolkningstillväxten och det förväntade storregionala resandet som förväntas öka. Inriktningen på den storregionala kollektivtrafiken i Systemanalys 2020 bör därför vara att prioritera brister och åtgärder i dessa stråk. Det är av särskild vikt att studera vad som kan avhjälpas genom att anpassa särskilda stationslägen för att kunna ta emot längre tåg. Detta skulle kunna vara en effektiv åtgärd för att möta den förväntade framtida efterfrågan på storregionala resor, framförallt i nodstäderna i Stockholm-Mälarregionen.

De analyser som har genomförts visar att många av de brister som kan förväntas i järnvägssystemet fram till 2050 kan hanteras med längre tåg med högre kapacitet tillsammans med planerade infrastrukturinvesteringar. De tåg som Mälardalstrafik tog i drift vid tidtabellsskiftet 2019 ger betydande effekter för möjligheten att möta den förväntade efterfrågan. Det är därför nödvändigt att de planerade infrastrukturinvesteringarna som finns med i nationell plan också genomförs i tid så att de kapacitetsförstärkande effekterna av de nya tågen kan realiseras fullt ut.

Dock finns det vissa brister som kvarstår och dessa är viktiga att adressera i Systemanalys 2020 samt kommande utredningar och planer. En brist som är särskilt viktigt att lösa är relationen Uppsala–Stockholm, där efterfrågan trots investeringar i fyra spår ser ansträngd ut på sikt. Här krävs fördjupade utredningar för att komma underfund med hur den bristen kan lösas. I tidigare arbete inom Mälardalsrådets En Bättre Sits har en del åtgärder identifierats som exempelvis kapacitetsförstärkning i Märsta station, Uppsala station och Arlanda m.fl. för att maximera nyttan av det kommande fyrspåret.[6] Som det tidigare har nämnts så bör dessa brister lösas på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt för att frigöra offentliga resurser till att lösa andra brister. Att möta efterfrågan i Stockholms pendeltågstrafik är även en tydlig brist som inte kan lösas med beslutade investeringar. Många delar av pendeltågstrafiken indikerar att ligga över praktisk kapacitet vilket innebär en belastningssituation där kapaciteten sjunker på grund av en för hög beläggning per tåg.

[3] Fyrstegsprincipen, Trafikverket 2019.
[4] Nationell plan för transportsystemet 2018-2029, Trafikverket 2018.
[5] En Bättre Sits Storregional systemanalys, Mälardalsrådet 2016.
[6] Ibid.



Vissa delar av järnvägssystemet kommer även i fortsättningen att vara störningskänsligt. Om inte systemet uppfattas som pålitligt kommer resenärerna att välja bort tåget som färdmedel. Ett störningskänsligt system som dessutom endast trafikerar med ett fåtal turer under rusningstid är särskilt utsatt. Det finns linjer där efterfrågan inte motiverar mer än timmestrafik i rusningstid. I dessa fall kan det behöva planeras för en tätare trafik för att kompensera för den låga pålitligheten.

Prioriteringskriterier och konstruktionsregler

Tillämpningen av prioriteringskriterierna utgör en risk för regionaltågstrafiken då den tenderar att gynna interregional fjärrtågtrafik vid en tvist om samma tåglägen. I princip skulle modellen i framtiden helt kunna tränga undan all regionaltågstrafik under de tider då den behövs som allra mest.

Infrastruktur bör reserveras för regionaltågstrafik. Detta betyder att regionaltågen skulle kunna garanteras fasta avgångstider för flera år framåt, vilket skulle kunna locka fler att pendla. Järnvägslagen ger utrymme för denna lösning redan i dagsläget. Men lagen skulle behöva skärpas. En åtgärd skulle vara att regeringen beslutar att regionaltågstrafik ska ha företräde på järnvägen under de tider på dygnet då pendlingen är som störst.

Arbetspendlaren, som reser en kortare sträcka och idag värderas lägre än den långväga resenären, behöver värderas högre i planeringen. Om detta följdes skulle regionaltågen hamna högre upp i prioriteringen vid tvist om tåglägen.

Nya konstruktionsregler kan leda till att punktligheten förbättras. Dessvärre kan en följd av detta vara att antalet tåg minskar på banan. För regionen innebär det ett mindre utbud av trafik till arbets- och skolpendlare och därmed också mindre rörelsefrihet och valfrihet för individen. För att konstruktionsreglerna ska fungera för regionaltågstrafiken krävs en justering av tidspåslagen på banan och avgångstiderna.

Arbetet med kapacitetstilldelning på järnväg pågår i Europa. År 2025 ska en ny gemensam process för kapacitetstilldelning i Europa (TTR) vara implementerad.[7] Processen innebär en mer långsiktig och stabil planering av kapacitet utifrån olika segments behov (som godstrafik, persontrafik och kollektivtrafik) i ett tidigare skede än idag. Sex år innan trafiken ska gå ska infrastrukturförvaltare beskriva vilken kapacitet som finns tillgänglig och egenskaperna för den. Infrastrukturförvaltaren samlar då också in marknadens behov av kapacitet och lägger samman med vilken trafik som gått föregående år och beskriver olika segments behov av kapacitet i kombination med behovet av banarbeten, därefter förfinas segmenten till kanaler som erbjuds, med undantag från det mer kortsiktiga godstrafiksbehovet som blir ”rolling planning”.

[7] RailNetEurope 19 maj 2019.

Tack vare införandet av pendlarbiljetten Movingo finns nu ett biljettsystem som möjliggör en smidig resa över regiongränserna ur ett ”dörr till dörr”-perspektiv.

Processen har utvecklats i samarbete mellan RNE (Rail Net Europé), FTE (Forum Train Europé) och ERFA (European Rail Freight Association). Detta kommer att innebära en stor skillnad utifrån hur arbetet med planering och tilldelning av kapacitet sker idag i Europa och kommer att kräva en förändring av hela branschens sätt att arbeta. Tre pilotstudier av godstrafik pågår på stråk München-Verona, Rotterdam-Antwerpen och Mannheim-Miranda De Ebro.[8]

Hela resan

Fungerande anslutningar är en förutsättning för att sprida tillgänglighetsvinster till mer perifera lägen i transportsystemet. Tack vare införandet av pendlarbiljetten Movingo finns nu ett biljettsystem som möjliggör en smidig resa över regiongränserna ur ett ”dörr till dörr”-perspektiv. I biljettsystemet ingår anslutningsresor med regionernas lokaltrafik. Därmed ökar kraven på att beställarna av trafiken fortsätter arbetet med att skapa förutsättningar för resandet genom avstämda tidtabeller. Med syfte att ta reda på hur detta arbete fungerar i länen, och vilka brister och återstående behov det finns, har arbetsgruppen inventerat nuläget i Stockholm-Mälarregionen.

Sammanfattningsvis kan konstateras att anslutningar i de större städerna oftast fungerar bra, helt enkelt för att det finns en tät trafik. På andra änden av skalan finns busslinjer i mer glest befolkade områden där prioriteringar behöver ske, inte sällan är det skoltider som dimensionerar busstrafiken. Att utöver det ha turer med tågpassning är inte ekonomiskt försvarbart i områden med lågt resandet. För boende på landsbygden behöver andra strategier tas fram, exempelvis bättre cykelstråk eller samåkning i bilar till närmaste bytespunkten.

Det finns fortsatt utvecklingspotential gällande informationsflödet till bussförarna så att de får information om försenade tåg. Också utformningen av trafikavtalen kan vara ett hinder ur ett Hela resan-perspektiv då en del bussavtal ger incitament för punktlighet (innebär att försenade tåg inte inväntas). Som klart största hinder för planeringen av anslutningar identifieras Trafikverkets planeringsprocess gällande tågtidtabellen: Beslut om fastställandet av tågtidtabellen tas alldeles för sent (drygt 2 månader innan tidtabellsskiftet) och det är då omöjligt att anpassa anslutningstrafik om förändringar sker sent under tågplaneprocessen. Dessutom planeras tågtidtabellen om från grunden årligen. I kombination med Trafikverkets prioriteringskriterier som missgynnar lokal/regionaltåg vid kapacitetskonflikter är det därmed praktiskt tagit omöjligt att skapa långsiktigt stabila tidtabeller för vare sig tåg eller anslutningsbussar. Just ett stabilt mönster, en taktfast tidtabell, underlättar planeringen av anslutningstrafiken avsevärt, se exempelvis stora delar av pendeltågssystemet i Stockholm.

Slutligen kan det konstateras att också utformningen av stationerna som bytespunkt spelar en viktig roll ur Hela resan-perspektivet, här saknas ett tydligt helhetsansvar på många platser och det finns många involverade aktörer och intressenter.

[8] RailNetEurope 19 maj 2019

Hur kan steg 1- och 2-åtgärder avlasta resandet i peaktid samt utnyttja fordon och infrastruktur bättre?



Steg 1-åtgärder är sällan användbara för att eliminera brister i transportinfrastrukturen. Kraftfulla steg 1-åtgärder är därtill svåra att genomföra på regional nivå. Trafikverket har inte möjlighet att genomföra och finansiera mindre steg 1-åtgärder utan ansvaret ligger hos kommuner, regioner och privata aktörer. Det är möjligt att genomföra steg 1-åtgärder på statlig nationell nivå som skatter, avgifter eller subventioner samt påtala behovet av genomtänkt samhällsplanering. Men genom att Trafikverket själv saknar mandat behöver arbetet ske i samverkan med den regionala och lokala nivån.

Steg 1-åtgärder som kan diskuteras inom En Bättre Sits är samarbeten inom den storregionala kretsen alternativt på kommunal nivå. Åtgärdsarsenalen når dock inte in i den statliga infrastrukturplaneringen.

När det gäller steg 1-årgärder finns det vissa förutsättningar för att etablera resonemang och föreslag i systemanalysen. Det handlar fram för allt om strukturella brister i de nationella planeringssystemen såsom den diversifierade statliga programportföljen. En bättre samordning kan nås genom att använda länstransportplaneringen som ett effektivare verktyg samt att höja budgetnivån för denna.

För boende på landsbygden behöver andra strategier tas fram, exempelvis bättre cykelstråk eller samåkning i bilar till närmaste bytespunkt.

2. Brister och behov i järnvägssystemet till 2050

I denna del följer en dokumentation av de strukturanalyser som genomförts i processen att ta fram en ny storregional systemanalys för Stockholm-Mälarregionen. Analyserna är genomförda inom temagruppen Storregional kollektivtrafik.



2.1 Syfte

Syftet med arbetet har varit att studera om de beslutade objekten i nationell plan 2018-2029 kommer att klara av att ta hand om den långsiktiga efterfrågan på resor i Stockholm-Mälarregionen samt, om så inte är fallet, vad som då skulle krävas för tillskott i infrastrukturen för att kunna möta efterfrågan.

Vidare har syftet varit att analysera de effekter som uppstår i takt med att Stockholm-Mälarregionen växer och hur tillväxten påverkar den storregionala tågtrafiken. Till det kommer de anpassningar som behöver göras samt vilka brister som nuvarande förutsättningar i infrastrukturplaneringen ger upphov till i ett 2050-perspektiv.

2.2 Ingående förutsättningar

Det genomförda analysarbetet har utgångspunkt i flertalet gemensamma storregionala underlag. Arbetet bygger vidare på de förutsättningar och avvägningar som finns i *”En bättre sits storregional systemanalys 2016”*.[9] Underlaget för befolkningsframskrivningar kommer från *”Framskrivningar av befolkning och sysselsättning i östra Mellansverige”*.[10] Markanvändning för modellen kommer från *”ÖMS 2050 – samverkan kring planering i östra Mellansverige”*.[11] Trafikering kommer från Trafikverkets basprognos 2040. Beslutade infrastrukturobjekt utgår från *”Nationell plan för transportsystemet 2018-2029”*.[12]

2.3 Trafiknät och trafikering

Både den nuvarande förmågan att möta resenärernas efterfrågan och den kommande kapaciteten har legat till grund för analysarbetet. Mälardalstrafik har anskaffat 33 nya tåg, vilka successivt trafikstartats från och med december 2019. Dessa ger en ökad sittplatskapacitet på flera av de sträckor Mälardalstrafik trafikerar. 2026 förväntas alla 33 tåg vara i drift.

[9] En Bättre Sits Storregional Systemanalys, Mälardalsrådet 2016.

[10] Framskrivningar av befolkning och sysselsättning i östra Mellansverige (Rapport 2017:2), Tillväxt- och regionplaneförvaltningen Region Stockholm.

[11] ÖMS 2050 – samverkan kring planering i östra Mellansverige (Rapport 2018:1), Tillväxt- och regionplaneförvaltningen Region Stockholm.

[12] Nationell plan för transportsystemet 2018-2029, Trafikverket 2018.

Figur 2-1. Kapacitet på regionaltåg.

	2018	2050
SL pendeltåg	748 (X60)	748
Upptåget	200 (X11, X52-2, X52-3)	357 (Stadler Desto)
Östgötapendel	234 (X61)	234
X-tåg	245 (1X50-2, 1X51-2, 4X52-3)	245
Svealandsbanan	450	714 (ER1, multat)
UVEN	166	
Nyköpingsbanan	275	
Hallsberg-Stockholm Linköping-Stockholm-Gävle	260	
SJ Uppsala-Stockholm / Västerås-Stockholm	600 (X40 , IC-tåg)	714

Utgångspunkten för analysarbetet har varit trafikeringen i Trafikverkets basprognos för 2040. Den överensstämmer i stort med En Bättre Sits inriktning för storregional kollektivtrafik 2030 och syftet har varit att testa om inriktningen och basprognosen klarar av att möta den efterfrågan som förväntas 2050. Trafiken från Östergötland saknas i denna tabell då den ingår i SJs interregionala trafik och per definition då inte är en del av den regionala tågtrafiken.

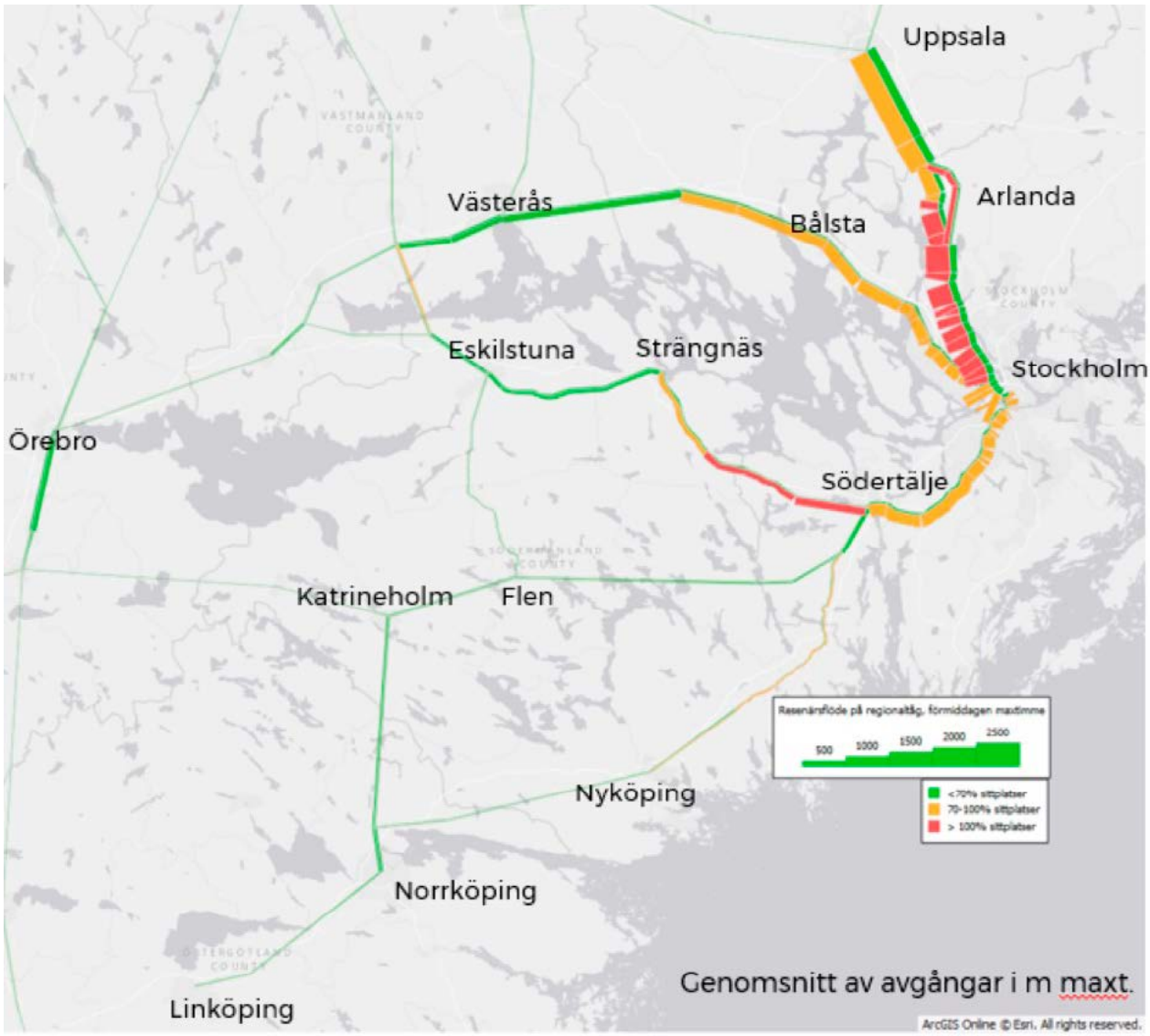
Figur 2-2. Utbud av regionaltåg i de olika analyserna.

Relation	2017	2050 Beslut (Enl. Trv 2040)	2050 Beslut + EBS objekt	2050 EBS systemanalys
Uppsala-Stockholm	4.5	3.5	6.5	9
Västerås-Stockholm	2.5	4	5	4
Eskilstuna-Stockholm	1.5	2.5	3.5	4
Flen-Stockholm	1.5	1.5	1.5	1
Nyköping-Stockholm	1	2	3	4
Gävle-Uppsala	1	0 + 1.5 ptåg	2 + 1.5 ptåg	1 + 4 ptåg
Västerås-Eskilstuna	1.5	2	2	6 + 2 ptåg Sala-Nyköping

2.4 Modellutfall – kapacitet

Belastningen på dagens regionala tågtrafik är ansträngd. Över förmiddagens maxtimme är det svårt att hitta sittplatser på många sträckor och beläggningen på tågen i relationerna Uppsala-Stockholm och Eskilstuna-Stockholm är över tågens sittplatskapacitet. Här blir resenärer stående långa sträckor. På sträckorna Västerås-Stockholm och Nyköping-Stockholm kan det vara problematiskt att hitta sittplatser under rusningstid på särskilda avgångar. Inom förmiddagens maxtimme finns även variationer där vissa avgångar har ett högre antal resenärer och andra ett mindre antal. Figur 2-3 visar en genomsnittlig beläggning över hela timmen och redovisar enbart den regionala tågtrafiken. Tågtrafiken från Östergötland är inte redovisad här då den ingår i SJs interregionala tågsystem.

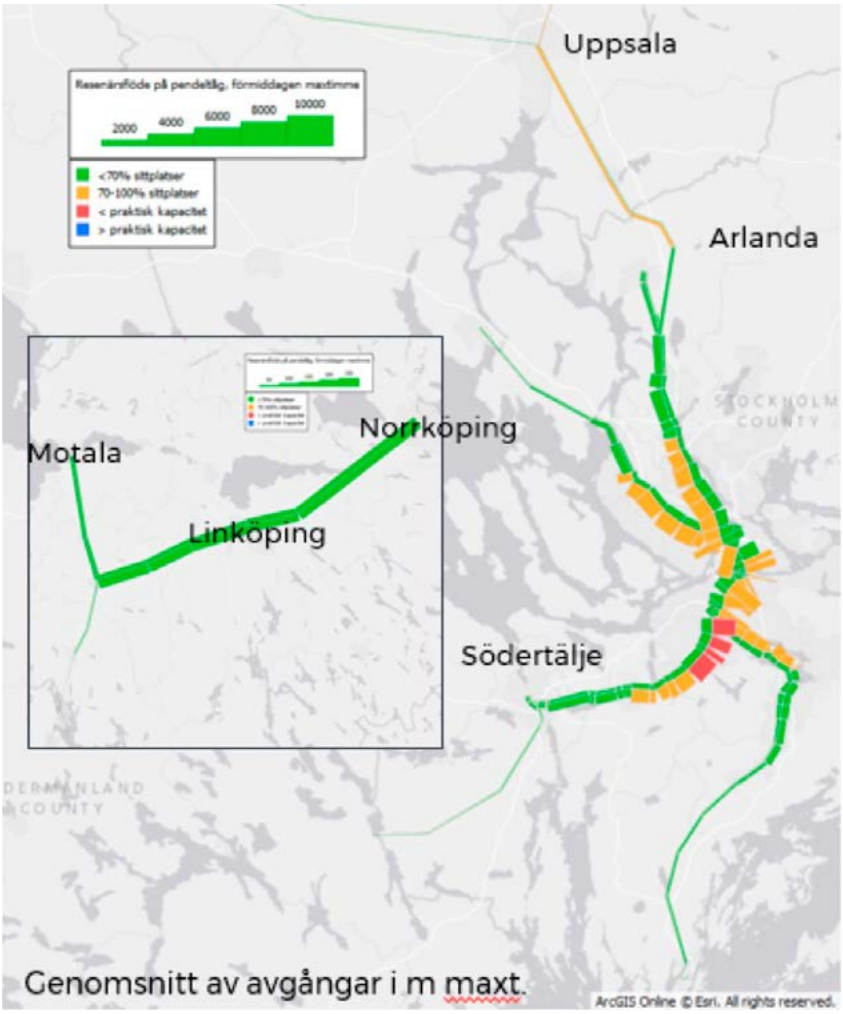
Figur 2-3. Beläggning på regionaltåg. Observera att flöden med SJ Intercity och snabbtåg Östergötland/Katrineholm-Stockholm inte omfattas.



NULÄGE – BRISTANALYS PENDELTÅG

För pendeltågssystemen i Stockholm är situationen även den ansträngd. Samtliga pendeltågslinjer är hårt belastade, framförallt Södertäljegrenen från Huddinge och in mot Stockholm City. I Östergötland är nuvarande beläggning inom kraven för en god komfort.

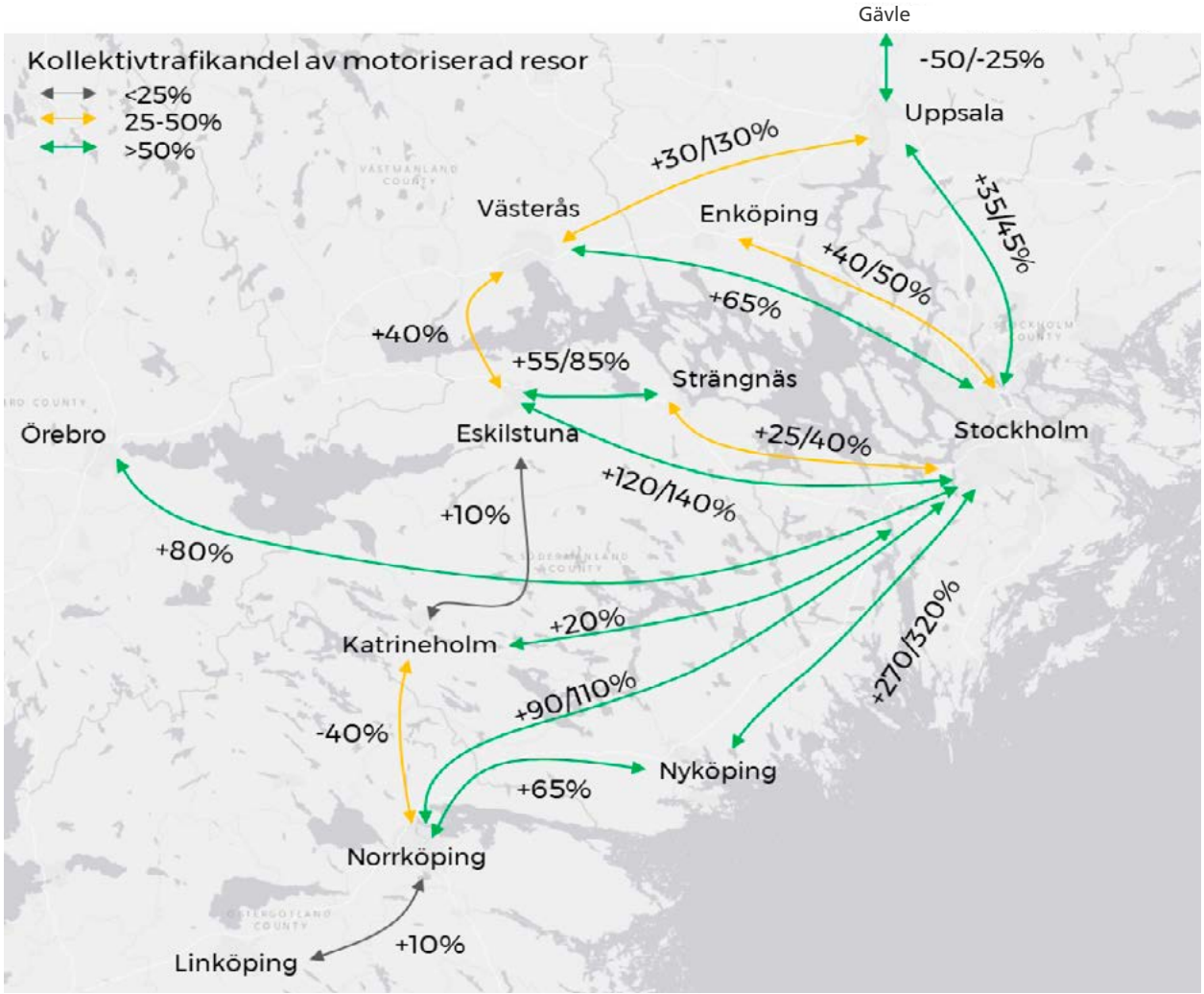
Figur 2-4.Beläggning på regionaltåg.



2050 – FÖRÄNDRAD EFTERFRÅGAN PÅ RESANDE

Till 2050 förväntas befolkningen i Stockholm-Mälarregionen växa från från dagens 4,15 miljoner till 5,7 miljoner. Detta förväntas vara drivande för det storregionala resandet. Analyserna visar en kraftig tillväxt av efterfrågan på storregionala kollektivtrafikresor i flertalet relationer i Stockholm-Mälarregionen (figur 2-5). Den storregionala kollektivtrafiken är även konkurrenskraftig jämfört med bilen i många reserelationer. Framförallt i relationerna till och från Stockholm har den storregionala kollektivtrafiken en stark kollektivtrafikandel, där majoriteten av relationerna når över 50 procent. Vad gäller de storregionala tvärresorna så är konkurrenskraften sämre, detta beror bland annat på en låg trafikering och en svag infrastruktur i förhållande till vägnätet som gör att bilen blir konkurrenskraftig i förhållande till tågtrafiken.

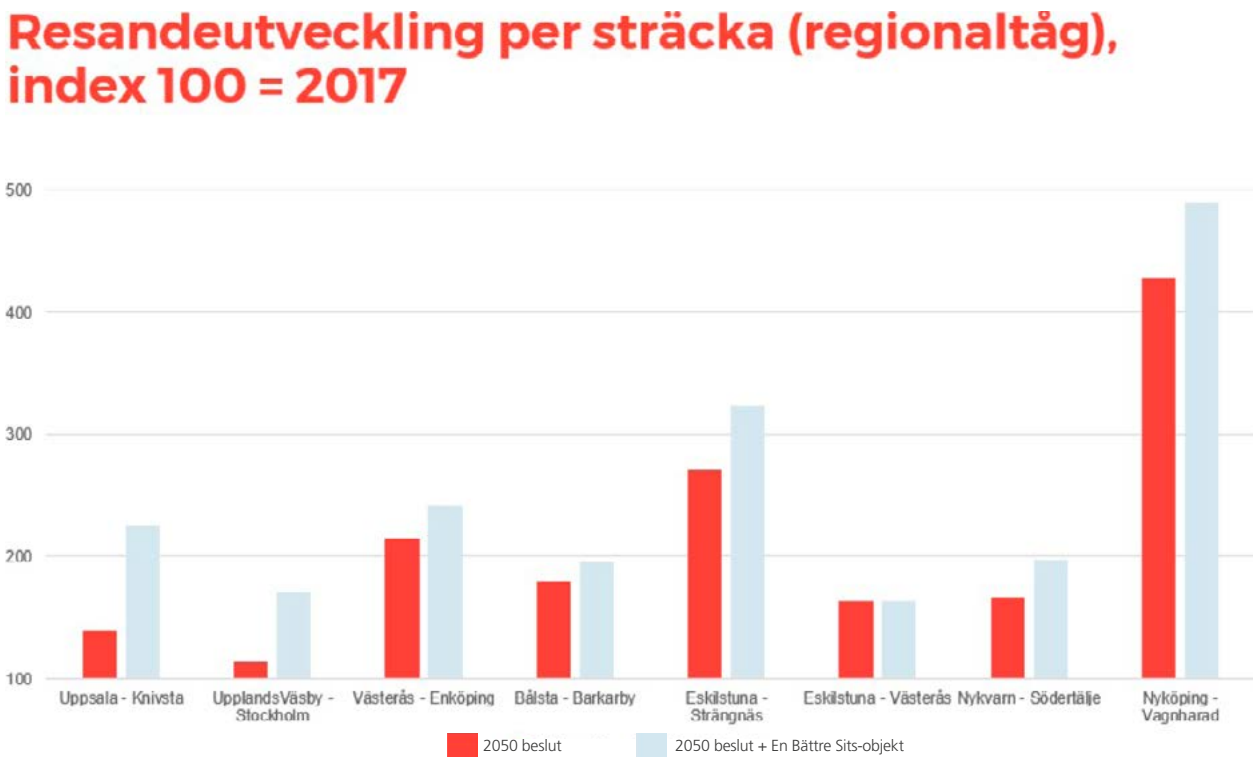
Figur 2-5. Uppskattad marknadsandel för kollektivtrafiken (färg) och resandeutveckling i regionaltågstrafiken fram till 2050 med beslutade objekt samt alla En Bättre Sits-objekt. Beräkningarna utgår från Trafikverkets Basprognos 2040 (Trafikverket 2016).



I figur 2-6 redovisas både förändringen i efterfrågan med beslutade investeringar (röda staplar) och förändringen i efterfrågan med alla En Bättre Sits-objekt genomförda (blå staplar). Redan beslutade åtgärder i nationell plan 2018-2029 tillsammans med en utvecklad trafikering väntas få stor inverkan på det storregionala resandet, exempelvis skapar Ostlänken en bättre koppling mellan Stockholm och Nyköping och i förlängningen även till Norrköping och Linköping.

Resandeutvecklingen med regionaltågstrafiken förväntas bli omfattande i ett flertal olika relationer och snitt (se figur 2-6). Relationen Nyköping-Vagnhärad sticker ut, men den ökningen sker från låga nivåer. I absoluta tal är ökningen inte lika markant. Västerås-Eskilstuna förväntas få en kraftigt ökad resandeefterfrågan både i absoluta och relativa mått. Liksom tidigare så är det främst i stråken in mot Stockholm som tillväxten är som störst.

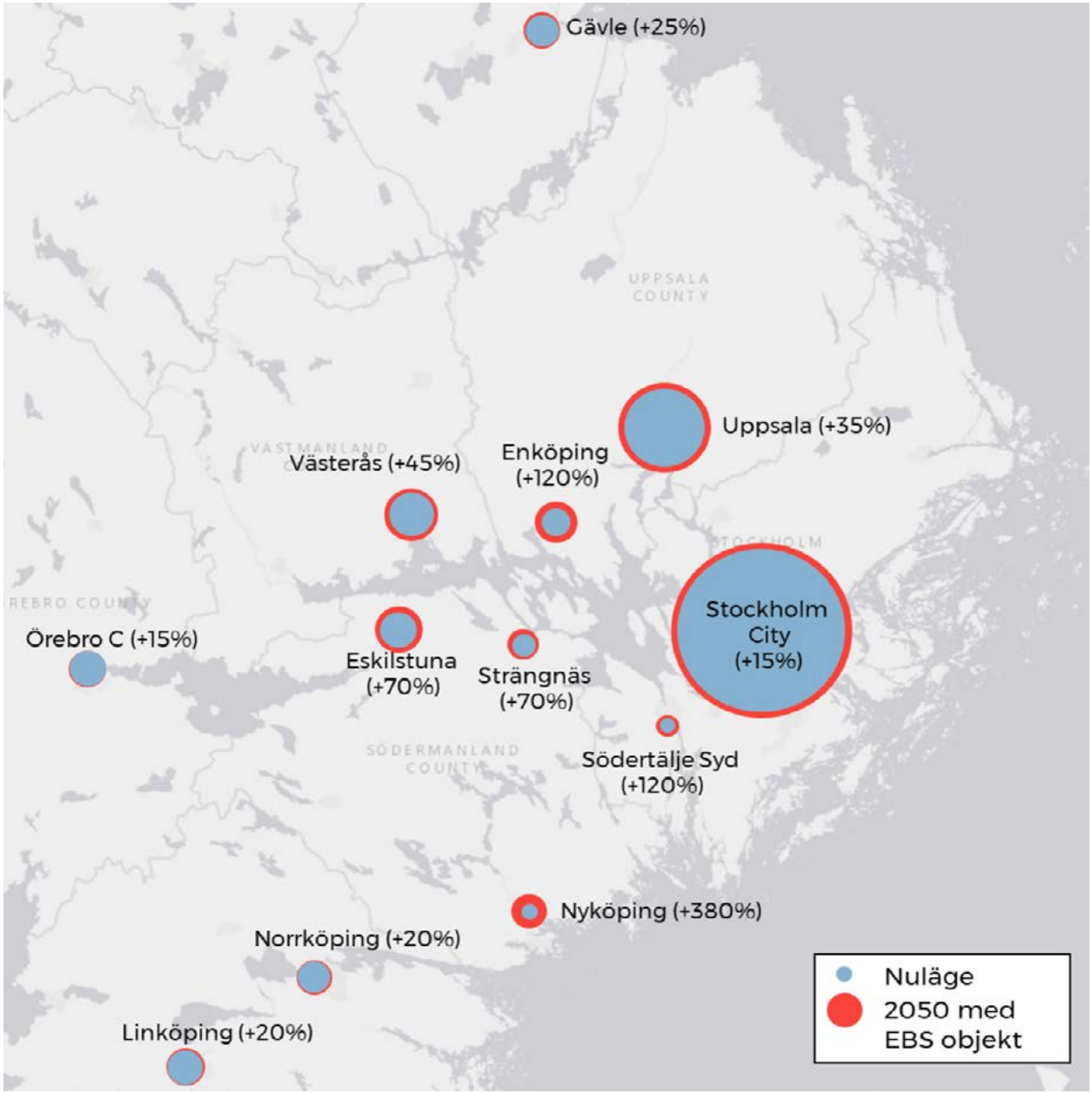
Figur 2-6. Resandeutveckling för regionaltåg i vissa stråk i Stockholm-Mälarregionen.



2050 – RESANDEUTVECKLING PER STATION, PÅSTIGANDE

Den förväntade omfattande resandeökningen ger även effekter på stationer och resecentrum i Stockholm-Mälarregionen. Framförallt väntas en stor ökning i Nyköping efter Ostlänkens öppnande, men i flertalet av nodstäderna i Stockholm-Mälarregionen ökar påstigande på stationerna med över 20 procent, (se figur 2-7). Framförallt i Västerås och Eskilstuna där potentialen för ett ökat storregionalt utbyte är stor. I Uppsala är också ökningen stor, framförallt för att den kommer från en redan hög nivå jämfört med övriga nodstäder (borträknat Stockholm) i Stockholm-Mälarregionen. Detta kan innebära att stationsområdena behöver ses över och kapaciteten på perronger och spårområden behöver utökas tillsammans med att andra funktioner och service på stationsområdet måste förbättras.

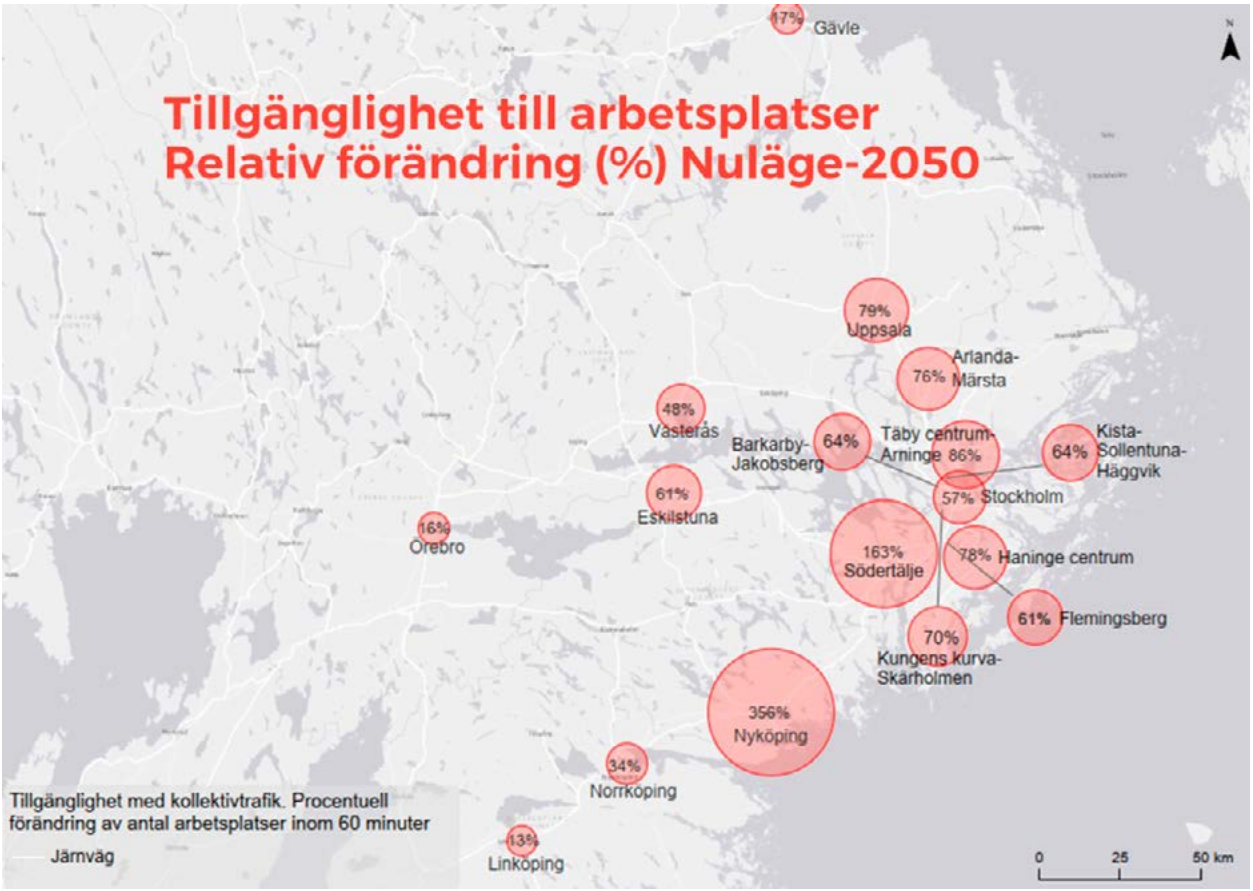
Figur 2-7. Utveckling av påstigande per station fram till 2050.



TILLGÄNGLIGHET

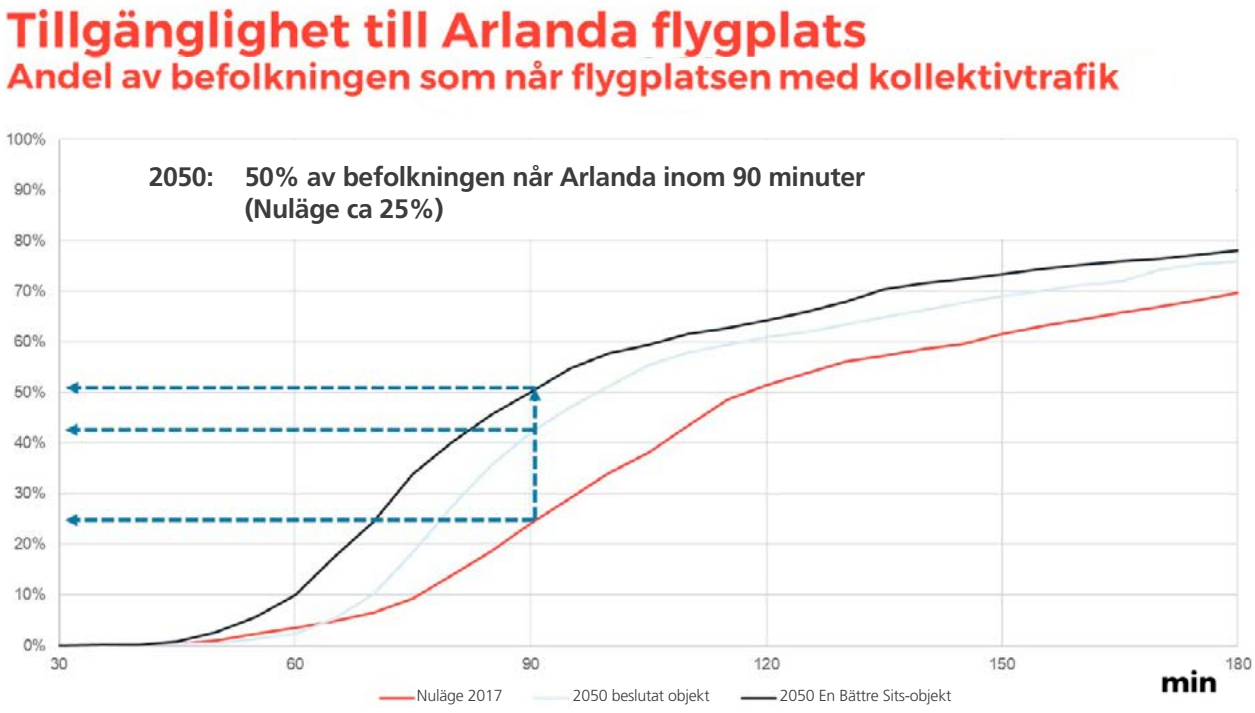
Tillgänglighet är en viktig lägeskvalitet som påverkar många delar av samhället. I ett arbetsmarknadsperspektiv används tillgänglighet som ett mått på marknadspotential. Minskas restiden eller nås fler målpunkter på samma tid så ökar tillgängligheten. Fram till 2050 så ökar tillgängligheten relativt sett mest i nodstäderna i Stockholm-Mälarregionen samt i Stockholms regionala stadskärnor. Huvudanledningen till den förbättrade tillgängligheten är främst befolkningstillväxt och markanvändning, men även en utvecklad storregional kollektivtrafik spelar in. Figur 2-8 visar bland annat att Södertäljes tillgänglighet kommer att öka markant. Detta beror dock delvis på låga utgångsvärden. Det är därför viktigt att även fortsättningsvis verka för att förbättra Södertäljes tillgänglighet, både till Stockholm och Sörmland.

Figur 2-8. Tillgänglighet med kollektivtrafik. Procentuell förändring av antal arbetsplatser inom 60 minuter.



Tillgängligheten till Arlanda förväntas bli bättre fram till 2050, från dagens 25 procent av invånarna i Stockholm-Mälarregionen som når Arlanda på 90 minuter till ca 40 procent år 2050 (se figur 2-9). Detta beror framförallt på befolkningstillväxten och markanvändningen, men även på en utökad trafikering till Arlanda. Med en utvecklad storregional kollektivtrafik utifrån En Bättre Sits målsättningar kan tillgängligheten till Arlanda höjas så att hälften av invånarna i Stockholm-Mälarregionen når Arlanda med kollektivtrafik inom 90 minuter.

Figur 2-9. Tillgänglighet till Arlanda flygplats.

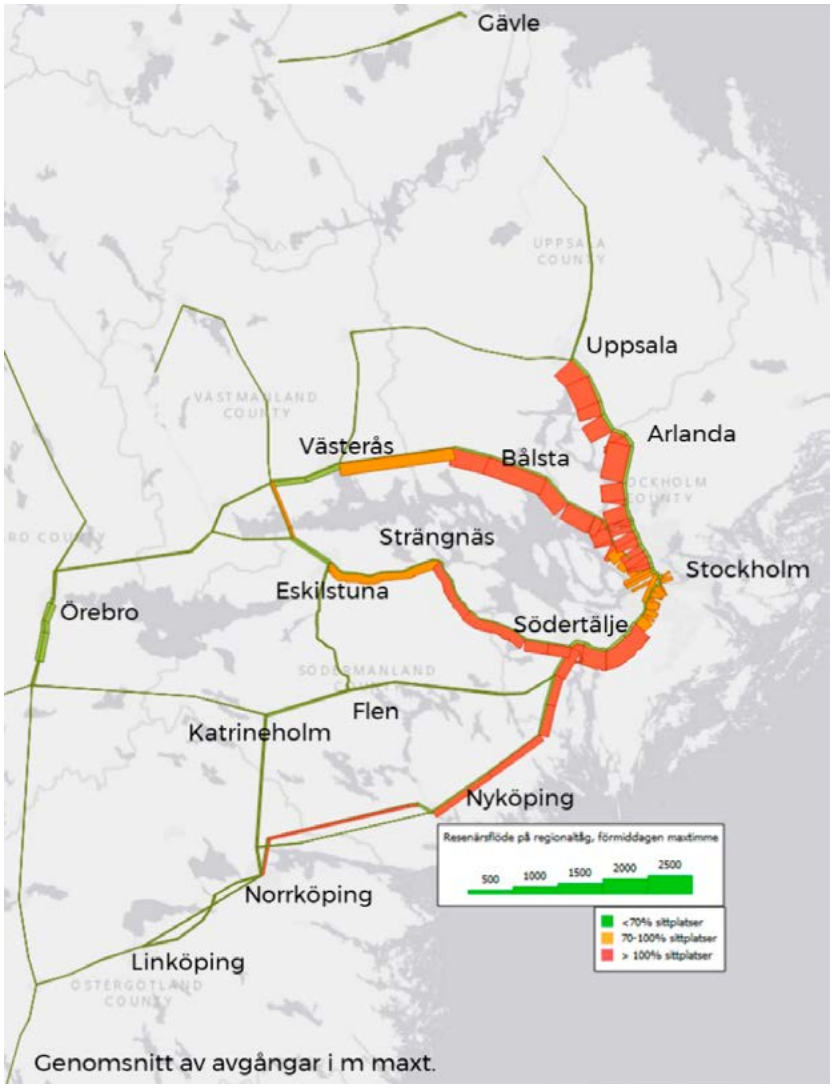


KAPACITETSBRISTER 2050 – MED BESLUTADE INVESTERINGAR OCH NUVARANDE TÅG

Med den förväntade befolkningstillväxten fram till 2050 beräknas efterfrågan på storregionala kollektivtrafikresor öka markant (se figur 2-10). I stora delar av järnvägssystemet kommer det att vara svårt att svara upp emot den förväntade efterfrågan. Även om antalet möjliga avgångar ökar per timme. Samtliga linjer mot Stockholm har en beläggning över sittplatskapaciteten på stora delar av sträckorna.

Med den förväntade befolknings-tillväxten fram till 2050 beräknas efterfrågan på storregionala kollektivtrafikresor öka markant.

Figur 2-10. Beläggning på regionaltåg med beslutade investeringar men utan nya tåg. Observera att flöden med SJ Intercity och snabbtåg Östergötland/Katrineholm-Stockholm inte omfattas.

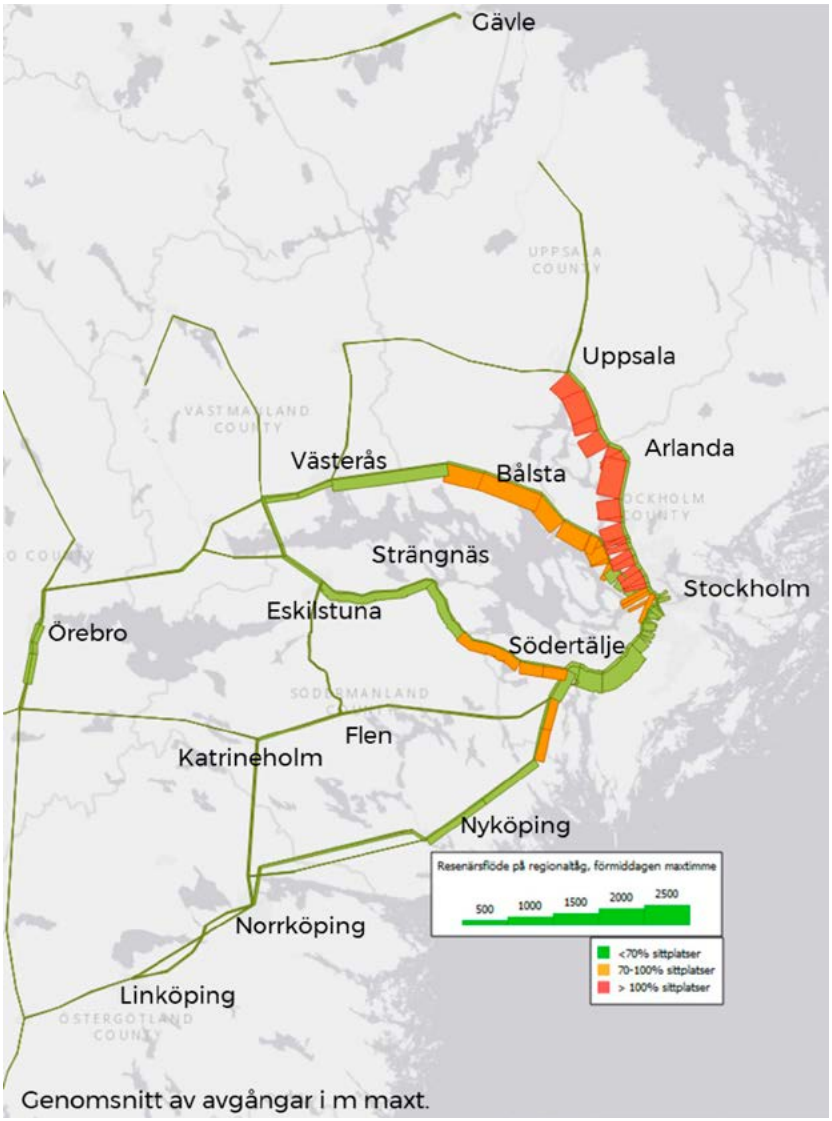


Systemet kommer att vara fortsatt känsligt för störningar på ett flertal sträckor.

KAPACITETSBRISTER 2050 – MED BESLUTADE INVESTERINGAR OCH NYA TÅG

Tillsammans med de beslutade åtgärderna kommer de nya Mälartågen som sattes i trafik i tidtabellsskiftet 2020 att åtgärda de flesta mer omfattande kapacitetsbristerna i det storregionala tågsystemet. Mer kapacitetsstarka vagnar tillsammans med en trafikering av multade tågset och de beslutade investeringarnas kapacitetsökningar kommer att möta efterfrågan hos resenärerna. Beläggningen på tågen kommer i stort att vara i paritet med nuläget. Det kommer emellertid att kvarstå vissa brister i systemet (se figur 2-11). Främst i relationen Uppsala–Stockholm, men även Eskilstuna–Stockholm och Västerås–Stockholm. Här når inte trafikeringen upp till en robust nivå vad gäller beläggningen under förmiddagens maxtimme.

Figur 2-11. Kapacitetsbrister 2050 med beslutade investeringar och nya tåg.



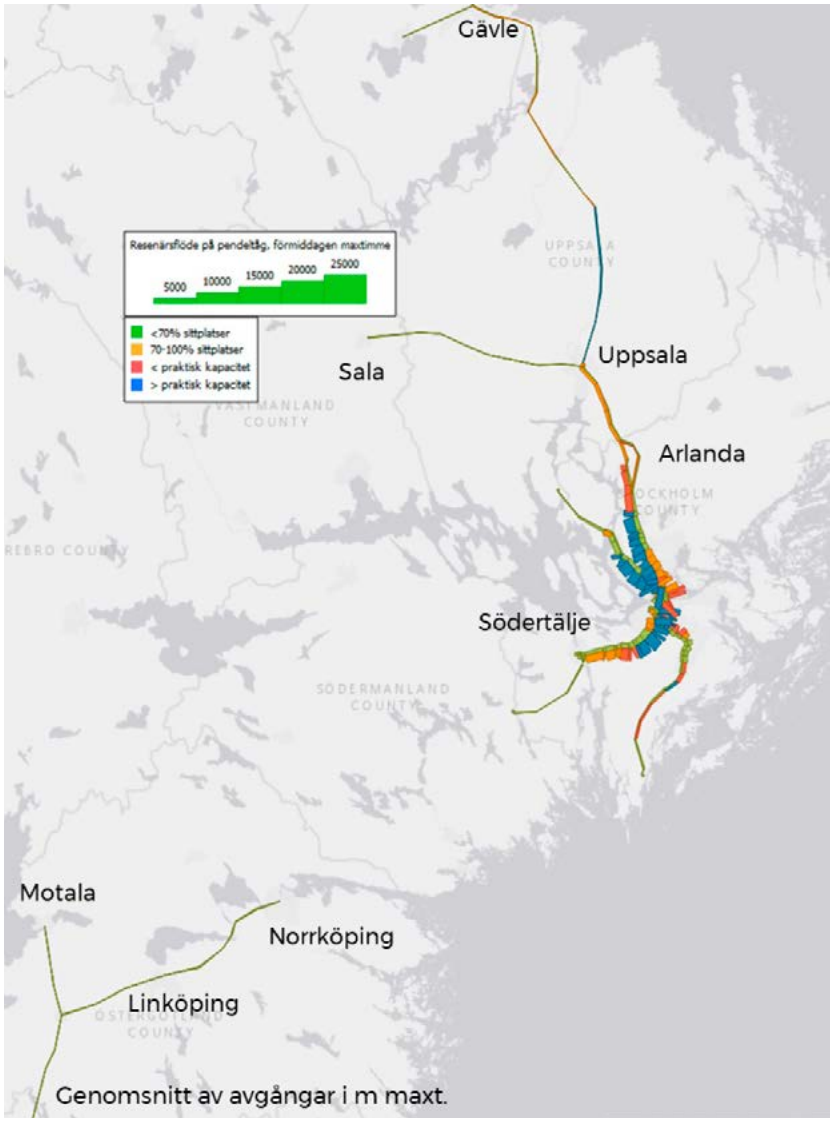
På det stora hela kommer systemet att vara fortsatt känsligt för störningar på ett flertal sträckor. När det kommer till de sträckor som har färre avgångar och lägre efterfrågan innebär eventuella inställda avgångar en stor påverkan på systemet och i de fallen bör det tas höjd för ett större utbud av resor än vad som egentligen efterfrågas.

KAPACITETSBRISTER 2050 – PENDELTÅG MED BESLUTADE INVESTERINGAR

För pendeltågssystemet i Stockholm är den förväntade situationen mer alarmerande (se figur 2-12). Stora delar av pendeltågstrafiken förväntas ligga över den praktiska kapaciteten för systemet under förmiddagens mest belastade timme. Denna nivå innebär en kritisk situation där kapaciteten i systemet inte kan nyttjas optimalt vilket är allvarligt.

2050 förväntas stora delar av pendeltågstrafiken ligga över den praktiska kapaciteten för systemet under förmiddagens mest belastade timme.

Figur 2-12. Kapacitetsbrister för pendeltåg 2050 med beslutade investeringar.



Beläggningen mellan Uppsala och Stockholm beräknas vara strax över

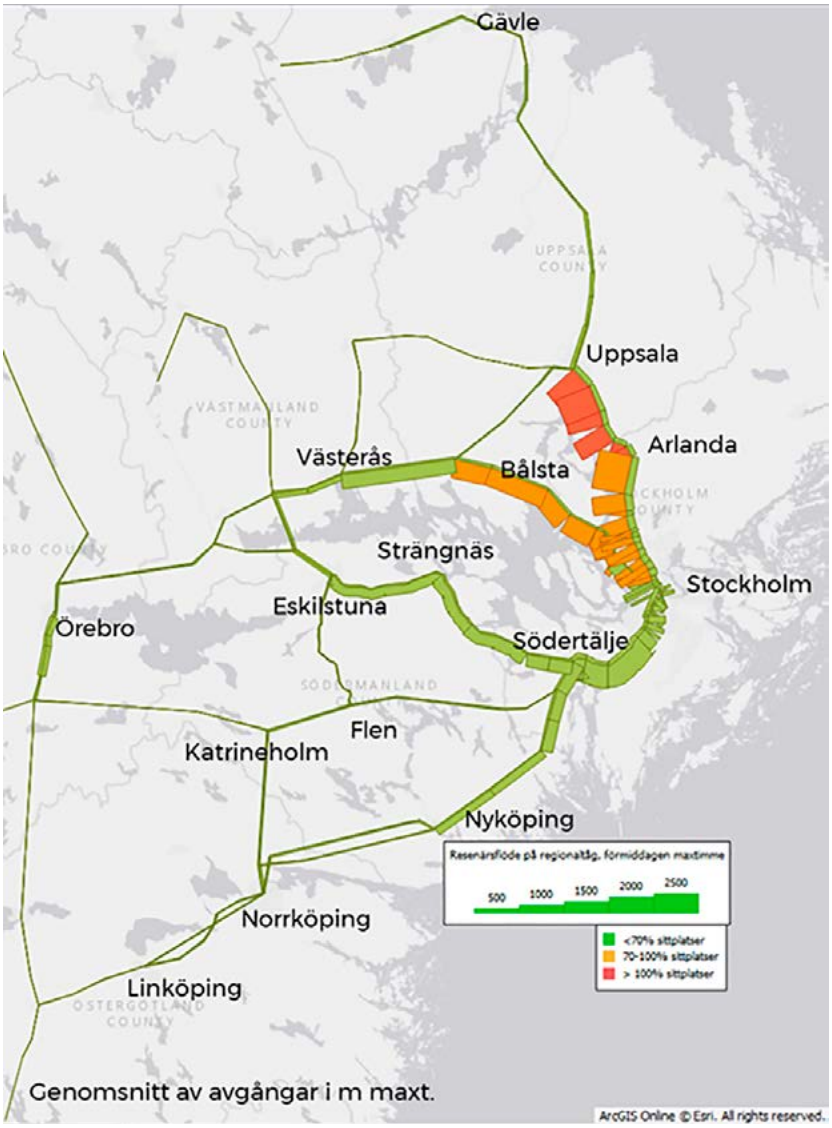
100

procent av sittplatserna.

KAPACITETSBRISTER 2050 – MED EN BÄTTRE SITS-OBJEKT, BESLUTADE ÅTGÄRDER OCH NYA TÅG

De kapacitetsförstärkningar som En Bättre Sits-objekten ger upphov till bidrar till att lösa de flesta bristerna i systemet. Dock kvarstår en hög beläggning mellan Uppsala och Stockholm, där beläggningen beräknas vara strax över 100 procent av sittplatserna.

Figur 2-13. Kapacitetsbrister 2050 med En Bättre Sits-objekt, beslutade åtgärder och nya tåg.



2.5 Slutsatser

TIDIGARE BESLUT LEDER I RÄTT RIKTNING

Utgångspunkten för arbetet har varit Systemanalys 2016 och hur denna kan vidareutvecklas i riktning mot Systemanalys 2020. I detta blir det därför naturligt att granska redan tagna investeringsbeslut och hur de levererar mot de framtida behov som har identifierats. Mälardalsrådets En Bättre Sits har en lång historia av storregionalt samarbete och många viktiga beslut har fattats gemensamt i detta sammanhang.

Det blir därför positivt när effekten av de tidigare besluten visar sig vara korrekta och fundamentala för att på ett effektivt sätt kunna hantera delar av de framtida brister som har identifierats i arbetet. Detta innefattar både beslut kopplade till statens infrastrukturplanering såväl som beslut kopplade till investeringar för de egna regionerna och den gemensamma tågtrafiken i Mälardalstrafik. Citybanan skapar förutsättningar för en utvecklad regionaltågtrafik, även om det är en åtgärd som framförallt påverkar pendeltågstrafiken i Stockholm. De inköpta Mälartågen, som togs i trafik i december 2019, kommer att ha en stor påverkan på den storregionala kollektivtrafiken och möjligheten att möta en stigande efterfrågan på storregionala resor.

VÄRNA PROCESSEN - EN STARK TILLVÄXT VÄNTAR

De behov som Stockholm-Mälarregionen står inför fram till 2050 är omfattande. De befolkningsframskrivningar som gemensamt har tagits fram indikerar mot en befolkningstillväxt på 32 procent. Det är därför centralt för det gemensamma arbetet att successivt växla upp ambitionerna för de strategiska planerna och insatserna i faktisk trafik allt eftersom efterfrågan på storregionala resor med kollektivtrafik ökar. Tillväxten i Stockholm-Mälarregionen kommer också att leda till ett markant ökat transportarbete för den nationella tågtrafiken samt godstågen, något som förstärker behoven av åtgärder i systemet.

För att kunna växla upp på ett adekvat sätt är det därför även viktigt att det pågående strategiska arbetet fortgår och att det finns en i förväg utstakad väg för att möta framtida brister som kan uppstå. Vikten av det arbetet kommer bara att öka allteftersom Stockholm-Mälarregionen växer. Detta innebär att det är centralt att värna Mälardalsrådets En Bättre Sits-process för att successivt ta de steg som är nödvändiga för att möta utvecklingen.

SYSTEMPERSPEKTIVET I FOKUS

En viktig faktor för framgångarna i En Bättre Sits har varit systemperspektivet. Ett fokus som har flyttats från att kämpa för infrastrukturåtgärder i den egna regionen till ett fokuserat arbete på vad som är bra för transportsystemet i Stockholm-Mälarregionen. Tidigare stora och viktiga investeringar i Stockholm-Mälarregionen, som exempelvis Citybanan, är frukter som kommit av att ha ett systemperspektiv för regionaltågens utveckling. Dessa har varit förutsättningar för att kunna utveckla en attraktiv storregional kollektivtrafik.

Det är centralt att värna Mälardalsrådets En Bättre Sits-process för att successivt ta de steg som är nödvändiga för att möta utvecklingen.

För att uppnå detta behöver samhällets olika aktörer tillsammans ta ett systemansvar och inte suboptimera inom sina egna områden.

Samtidigt är det viktigt att sätta frågan om den storregionala kollektivtrafiken i sin kontext. Det är inget självändamål att utöka den storregionala tågtrafiken maximalt. Här finns en balans mellan lokala, regionala och nationella intressen av tillgänglighet för personer och gods som är av vikt för Stockholm-Mälarregionen. Detta perspektiv måste genomsyra den strategiska planeringen för att rätt avvägningar ska kunna göras.

ETT SYSTEM SOM HÄNGER IHOP – HELA VÄGEN

I det lokala perspektivet är det viktigt att ta vara på den storregionala tillgänglighet som Mälardalstrafiken ger möjlighet till. Detta innebär att funktioner vid stationslägena exempelvis måste vara anpassade till den förväntade mängden resenärer, att infartsparkeringar, cykelparkeringar, service och andra viktiga funktioner i dessa områden behöver utvecklas. På samma sätt behöver den anslutande lokala och delregionala kollektivtrafiken anpassas och fungera sömlöst för att maximera de positiva effekterna av de offentliga investeringarna. För att uppnå detta behöver samhällets olika aktörer tillsammans ta ett systemansvar och inte suboptimera inom sina egna områden. Exempel på områden där samverkansinsatser är extra viktiga är kring bytespunkter och i trafiksystemen. Dessa är idag relativt fragmentiserade. Här behövs forum och arbetsformer för att skapa samverkan och hitta gemensamma målbilder och arbetssätt.

TILLGÄNGLIGHET MED KOLLEKTIVTRAFIK OCH ETT TÄTT OCH FUNKTIONSBLANDAT STADSBYGGANDE I FOKUS

En viktig indikator i En Bättre Sits är tillgänglighet till arbetsplatser med kollektivtrafik i Stockholm-Mälarregionen. 2050 förväntas den ha ökat jämfört med idag. Bakgrunden är den omfattande befolkningstillväxten som väntas i Stockholm-Mälarregionen men även med anledning av en förbättrad och utökad kollektivtrafik. Detta innebär att fler invånare kommer att ha bättre möjligheter att få fler arbetsplatser inom samma tidsrymd. Utvecklingen väntas få en bättre matchningseffekt mot arbetsmarknadens behov och ger förutsättningar för företag och organisationers tillgång till ett större utbud av kompetens. Det ger även invånarna i Stockholm-Mälarregionen större möjligheter att hitta arbete som passar deras kompetensområde, vilket ökar effektiviteten på arbetsmarknaden.

Förutom befolkningstillväxten och en förbättrad kollektivtrafik är även markanvändningen och hur kommunerna i Stockholm-Mälarregionen väljer att använda mark som är tillgänglig att exploatera en viktig faktor som driver en förbättrad tillgänglighet till arbetsplatser med kollektivtrafik. För att möta den förväntade befolkningstillväxten i Stockholm-Mälarregionen kommer regionens kommuner att behöva tillgodose en växande efterfrågan med nya bostäder, kontor, service och liknande. Att bygga en tät och funktionsblandad stad i goda kollektivtrafiklägen är viktigare än att bygga ut och öka kapaciteten i kollektivtrafiken för att uppnå ett hållbart transportsystem med god tillgänglighet till arbetsplatser med kollektivtrafik.

Mycket av den förväntade befolkningstillväxten väntas lokaliseras till Stockholms län, främst till regionens centrala delar och till de regionala stadskärnorna. Men den relativa förändringen är inte störst i centrala Stockholm, utan den sker mycket bredare i nodstäder i hela

Stockholm-Mälarregionen och i de regionala stadskärnorna i Stockholms län. På samma sätt sker de största relativa ökningarna inte i centrala Stockholm utan även där i nodstäderna och de regionala stadskärnorna. Utgångspunkten är dock att alla regioner kan ta hand om sin del av den tillkommande befolkningen. Då Stockholms län har en stor del av befolkningsökningen är det av stor vikt att regionen också planerar för att kunna tillgodose denna med bostäder och arbetsplatser i en tät och funktionsblandad stad i goda kollektivtrafiklägen. Detta inte minst för att fler resor ska kunna ske med gång och cykel och på så sätt avlasta det transportsystemet. En bristande täthet i markanvändningen får inte ersättas med stora krav på tillgänglighet till andra platser.

GEMENSAMMA MÅLBILDER AVGÖRANDE FÖR ATT MÖTA EFTERFRÅGAN PÅ STORREGIONAL KOLLEKTIVTRAFIK

På samma sätt som att befolkningstillväxten i Stockholm-Mälarregionen driver en förbättrad tillgänglighet så driver den även upp efterfrågan på resor med den storregionala kollektivtrafiken. De analyser som är gjorde visar dock att efterfrågan på storregionala resor i Stockholm-Mälarregionen ökar snabbare än befolkningstillväxten. De investeringar som finns planerade och den utvecklade trafiken som kommer att komma på plats när investeringarna är gjorda bidrar alltså till en regionförstoring och en förbättrad arbetsmarknad för de boende i Stockholm-Mälarregionen.

Analyserna visar även att sett över hela dygnet så finns få områden där det är problematiskt. Stora kapacitetsproblem uppkommer framförallt i rusningstid. Att de stora kapacitetsproblemen finns i rusningen är inte oväntat. Under rusningstiden är efterfrågan på resor generellt som högst, i alla trafikslag. Detta ställer särskilda krav på infrastrukturen och trafikeringen att anpassa sig efter. Fler som vill åka samtidigt innebär fler fordonsrörelser och högre beläggning samtidigt. Den totala mängden tåg som behövs för att kunna bedriva den storregionala trafiken ökar samtidigt som infrastrukturen måste kunna ta emot fler avgångar.

I befintliga infrastrukturplaner finns många åtgärder som är kritiska för att möta en växande efterfrågan på sikt men även för att kunna skapa ett robust och redundant järnvägssystem. Nuvarande infrastrukturplaner sträcker sig mellan 2018-2029 och för att kunna ta emot den förväntade framtida efterfrågan är det centralt att verka för att åtgärderna i infrastrukturplanerna verkligen genomförs. Med de åtgärder som finns planerade kan steg tas mot en bättre tågtrafik. Uteblir dessa investeringar finns stora risker för den storregionala kollektivtrafiken.

För att skapa synergier mellan bebyggelseutveckling, utvecklad trafikering och infrastrukturutveckling är samverkansformer och gemensamma målbilder avgörande. Rådigheten för de olika verktygen finns inte hos en och samma part, utan är fördelade på olika parter med olika intressen, mål och styrning. Ska nyttan med en infrastrukturinvestering maximeras måste investeringen samverka med investeringar i stadsbyggnad och trafikering. Det är angeläget att markanvändningen vid stationerna är tät och att den lokala kollektivtrafiken är anpassad till den regionala tågtrafiken. En fortsatt samverkan mellan olika aktörer är avgörande för att maximera nyttan av nödvändiga investeringar.

Med de åtgärder som finns planerade kan steg tas mot en bättre tågtrafik. Uteblir dessa investeringar finns stora risker för den storregionala kollektivtrafiken.

Ett trafiksystem som inte är pålitligt kommer inte vara attraktivt för resenärerna.

ÅTGÄRDER I BEFINTLIG INFRASTRUKTURPLAN RÄCKER INTE FÖR ATT MÖTA EFTERFRÅGAN TILL 2050

De analyser som har genomförts visar att de objekt som finns i befintlig infrastrukturplan inte räcker till för att möta den förväntade efterfrågan år 2050. Kompletterande investeringar kommer att krävas för att uppnå detta. Analyserna visar även att med kapacitetsstarkare och längre tåg tillsammans med planerade infrastrukturinvesteringar kan många av de brister som uppkommer i järnvägssystemet fram till 2050 hanteras. Dock finns det vissa brister som kvarstår och dessa är viktiga att adressera i kommande utredningar och planer. En brist som är särskilt viktigt att lösa är relationen Uppsala-Stockholm där efterfrågan trots investeringar i fyra spår ser ansträngd ut på sikt. Här krävs fördjupade utredningar för att analysera hur den bristen kan lösas. I tidigare arbete inom Mälardalsrådets En Bättre Sits har en del åtgärder identifierats som exempelvis kapacitetsförstärkning i Märsta station, Uppsala station och Arlanda m.fl. för att maximera nyttan av det kommande fyrspåret. Som tidigare nämnts bör dessa brister lösas på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt för att frigöra offentliga resurser till att lösa andra brister.

FÖREBYGGANDE OCH STRATEGISKT UNDERHÅLLSARBETE KRÄVS

Ett viktigt område att lyfta fram gällande samverkan är även mellan olika offentliga och kommersiella aktörer som finns i transportsystemet. Detta spänner från trafikledning och trafikering av tåg för att nyttja befintlig infrastruktur så effektivt som möjligt, via samordning av trafik mellan olika avtal, operatörer och regionala kollektivtrafikmyndigheter till samverkan vad gäller ett effektivt underhåll av järnvägen så att anläggningen kan klara av en hög belastning. I den ÅVS för pendeltågstrafiken som Trafikverket och Region Stockholm driver har detta visat sig vara en central del för att lyckas driva trafiken och systemet på ett bra sätt. Exempelvis kan en utvecklad trafikledning styra mot en tätare och mer komplex användning av infrastrukturen vilket utmynnar i större nyttor för samhället.

Även om de genomförda analyserna visar att många kapacitetsbrister går att hantera med åtgärder i befintliga infrastrukturplaner, med trafikering av längre tåg och med några tillkommande åtgärder så är det viktigt att poängtera att kapaciteten i systemet ligger på gränsen och är känsligt för störningar. Det är därför av största vikt att ett stort fokus läggs på förebyggande och strategiskt underhållsarbete för att öka robustheten och redundans.

Vissa delar av järnvägssystemet kommer även i fortsättningen att vara störningskänsligt. Ett trafiksystem som inte är pålitligt kommer inte vara attraktivt för resenärerna. Ett störningskänsligt system som dessutom inte trafikerar oftare än enstaka turer under rusningstid är särskilt utsatt. Det finns linjer där efterfrågan inte motiverar mer än timmestrafik i rusningstid. Där kan det dock vara så att det behöver planeras för en tätare trafik för att kompensera för den låga pålitligheten.

EFTERFRÅGAN PÅ PENDELTÅGSTRAFIKEN I STOCKHOLM

Det framgår tydligt att pendeltågstrafiken i Stockholm inte kommer att klara av att möta efterfrågan från resenärer med den trafikering som finns i Trafikverkets basprognos 2040. För att på lång sikt kunna möta efterfrågan visar tidigare analyser i samband med att Stockholms regionala utvecklingsplan, RUFS 2050, togs fram att det långsiktiga kravet för att möta efterfrågan i pendeltågssystemet är att kunna trafikera det med 28 tåg per timme och riktning. Detta är idag inte möjligt då kapaciteten i Citybanan inte medger en så extensiv trafikering. Därför är det viktigt att regionaltågen blir en integrerad del i Stockholms kollektivtrafiksystem. Regionaltågen behövs för att avlasta pendeltågssystemet inom storstadsområdet Uppsala-Stockholm-Södertälje och kunna erbjuda korta restider mellan de regionala kärnorna, Arlanda, Stockholms regioncentrum och de yttre delarna av storstadsområdet. För att det ska kunna uppnås är det även viktigt att fler regionaltågsstationer tillkommer. Här är en regionaltågsstation i Solna/Helenelund särskilt viktig tillsammans med en kapacitetsökning på Märsta station.

STOCKHOLM-MÄLARREGIONENS FRÄMSTA BRISTER I ETT 2050-PERSPEKTIV

Att lösa en flaskhals i ett system kan göras på flera sätt. En viktig utgångspunkt för detta arbete är att fyrstegsprincipen för investeringar i infrastruktur måste följas. De brister som identifieras ska lösas på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt. De mest samhällsekonomiska lösningarna finns ofta i de tidigare stegen i fyrstegsprincipen. Ibland krävs det en stor infrastrukturinvestering för att åtgärda den brist som finns, men ofta kan kapacitetsbrister lösas på andra sätt. Det är därför centralt i systemanalysarbetet att peka ut brister istället för åtgärder där kunskapen om vilken lösning som på bästa sätt åtgärdar ett kapacitetsproblem.

I Systemanalys 2016 redovisas de starka stråken in mot Stockholm som de tydligaste bristerna att adressera. Flertalet objekt prioriterades och pekades också ut i dessa stråk där utfallet i nationell plan blev förhållandevis bra. Det är nu helt avgörande att objekten enligt nationell plan 2018-2029 genomförs som planerat för att åtgärda dagens omfattande spårkapacitetsbrister. De genomförda analyserna fram till 2050 pekar på att stråk in mot Stockholm fortsättningsvis kommer att vara de mest kritiska att behöva åtgärda kapacitetsbrister på beroende av den tillväxt i befolkning och storregionalt resande som förväntas. Inriktningen i systemanalysen bör därför vara att prioritera brister och åtgärder i dessa stråk högt. Det är av särskild vikt att studera vad som kan avhjälpas genom att anpassa särskilda stationslägen för att kunna ta emot länge tåg då detta skulle kunna vara en effektiv åtgärd för att möta den förväntade framtida efterfrågan på storregionala resor.

Regionaltågen behövs för att avlasta pendeltågssystemet inom storstadsområdet Uppsala-Stockholm-Södertälje och kunna erbjuda korta restider mellan de regionala kärnorna, Arlanda, Stockholms regioncentrum och de yttre delarna av storstadsområdet.

Stråken Uppsala-Stockholm, Västerås-Stockholm och Eskilstuna-Stockholm är de stråk där efterfrågan inte kan tillgodoses med den trafikering som möjliggörs av nuvarande och planerad infrastruktur. Brister på dessa sträckor bör särskilt lyftas fram i prioriteringen för Systemanalys 2020. Att ta hand om brister i relationen Västerås-Stockholm ligger även i linje med inriktningen att knyta samman och skapa bättre förutsättningar för den internationella tillgängligheten till Oslo och Norge.

UTÖKNING AV DEN STORREGIONALA TÅGTRAFIKEN BEHÖVS

I de analyser som har gjorts har Trafikverkets basprognos för 2040 använts. Den överensstämmer i mångt och mycket med den långsiktiga planering för den storregionala tågtrafikens utveckling inom Mälardalsrådets En Bättre Sits-process. Analyserna visar att det krävs en utökning av den storregionala tågtrafiken för att möta efterfrågan av storregionala resor fram till 2050. Det är således aktuellt att börja studera en tredje etapp av trafikering av Mälardalstrafiken.

Brister på sträckorna Uppsala-Stockholm, Västerås-Stockholm och Eskilstuna-Stockholm bör särskilt lyftas fram i prioriteringen för Systemanalys 2020.

3. Prioriteringskriterier och konstruktionsregler

Tågtrafiken regleras i järnvägslagen, därutöver regleras kollektivtrafiken i kollektivtrafiklagen. Trafikverket är ansvarig myndighet för den långsiktiga infrastrukturplaneringen i Sverige, vilket även innebär att myndigheten håller i process och beslut när det gäller den konkreta fördelningen av kapaciteten på järnvägen. Transportstyrelsen svarar för tillsyn och övervakning av att regelverket följs samt prövning av tvister. De tvister som avser kapacitetstilldelningen avgörs av Trafikverket medan Transportstyrelsen hanterar överklaganden. Det finns också regionala kollektivtrafikmyndigheter i varje län som har en roll i planeringen av järnvägstrafiken.



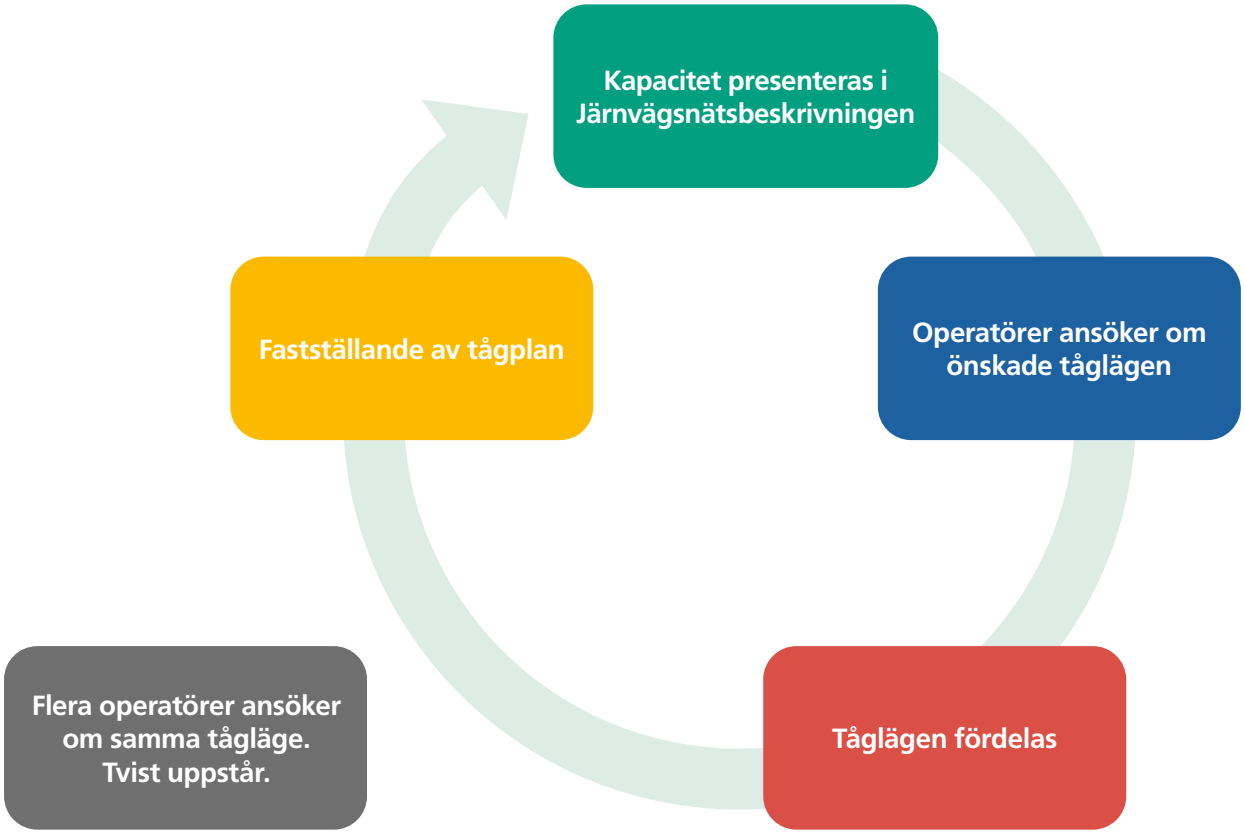
Järnvägen trafikeras av olika operatörer. Trafiken kan delas upp i persontrafik och godstrafik. Persontrafiken kan delas in i lokal, regional och interregional. För lokaltrafik används på vissa håll begreppet pendeltågstrafik. Trafiken kan också delas i olika hastighetskategorier, snabbare tåg finns främst i interregional trafik. På senare år har även hastigheten för regionaltåg ökat men genomsnittshastigheten är fortfarande lägre eftersom regionaltågssystemen har fler uppehåll.

Det finns både privata och samhällsägda aktörer. Dessa driver i vissa fall kommersiell trafik i konkurrens. Offentliga aktörer upphandlar samhällsorganiserad trafik av en tågoperatör. Utöver detta finns också trafik för drift och underhåll.

Gränserna för persontrafiken flyter allt mer ihop. Den regionala trafiken kan numera omfatta flera län, till exempel i Stockholm-Mälarregionen eller Öresundstågen som trafikerar södra och västra Sverige. Flera interregionala fjärrtåg tar regionala passagerare, som går av och på längs vägen. Kommersiell och samhällsorganiserad trafik drivs sida vid sida och ibland i konkurrens med varandra. Den samhällsorganiserade trafiken utförs av kommersiella upphandlade aktörer.

För att trafiken på järnvägen ska fungera behövs en tidtabell. Den tid som operatören får i tidtabellen kallas tågläge. Varje år ansöker operatörer, till Trafikverket, om de tåglägen som önskas för kommande år (se figur 3-1).

Figur 3-1. Tilldelningsprocessen.



EXEMPEL: FÖRÄNDRAD TÅGPLAN

I tågplan som gäller för 2020 ansökte Mälardalstrafik om avgångstid 14:17 från Hallsberg för att kunna erbjuda en bra tid för hemvändande pendlare i riktning Katrineholm-Flen-Stockholm. På grund av fjärrtåg från Göteborg och Värmland fick tåget istället avgångstid 13:37 från Hallsberg. En justering på fyrtio minuter.

När önskemålen mellan två eller flera operatörer sammanfaller, måste det justeras, jämkas och förhandlas. Ofta fungerar detta utan några större olägenheter för operatörerna och de kan frivilligt gå med på de justeringar som föreslås. Men spårkapaciteten är begränsad och det går inte att tillgodose alla önskemål. Särskilt på högtrafikerade linjer som västra stambanan och för trafik nära storstadsområdena kan det uppstå tvister.

I Stockholm-Mälarregionen är konflikterna störst utmed Västra stambanan. Regionaltågslinjen Hallsberg-Katrineholm-Stockholm drabbas i varje tågplan av avvikande tåglägen med tidspåslag på grund av förbigångar eller tidslägen som avviker mot det ansökta. Detta innebär att avgångstiderna i tidtabellen får stora justeringar och avgångar kan i värsta fall utebli.

Avvikelserna och bristerna kan även få till konsekvens att kostnaderna och intäkterna påverkas negativt med ett ökat ekonomiskt underskott i trafiken som följd. Tidspåslag eller justeringar påverkar generellt alla tågsystem.

Enligt järnvägslagen kan tvisten lösas med hjälp av avgifter eller i enlighet med prioriteringskriterier som medför ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen. Trafikverket har valt det senare. För att beräkna den samhällsekonomiska nyttan används en kalkylmodell. Det tåg som ger den största förlusten, prioriteras i fördelningen och får därmed det ansökta tågläget.

En operatör som är missnöjd med utfallet av bedömning i tvisten kan överklaga Trafikverkets beslut till Transportstyrelsen. Transportstyrelsens beslut kan överklagas till förvaltningsrätt. Det är inte många mål som har varit uppe till prövning (<10). De har handlat om konflikthantering innan beslut om tågplan och om berörda järnvägsföretag behandlats på ett likvärdigt sätt. De flesta tvister avgörs genom frivillig jämkning.[13]

3.1 Kritik mot prioriteringskriterier

Det finns en omfattande kritik mot Trafikverkets hantering av processen. Kalkylmodellen som Trafikverket använder får kritik av Järnvägsutredningen då Trafikverket inte kan beräkna vilka tågplaner som är mest effektiva för samhället utan endast väga ett tåg mot ett annat.[14] Bristerna i Trafikverkets modell riskerar att särskilt drabba regionaltågstrafiken. Kalkylen bygger på operatörernas egna schabloniserade uppgifter om antal resenärer och deras tidsvärdering. Uppgifter som dessutom riskerar att bli inaktuella eftersom bedömningen görs ett år innan tågläget ska nyttjas.

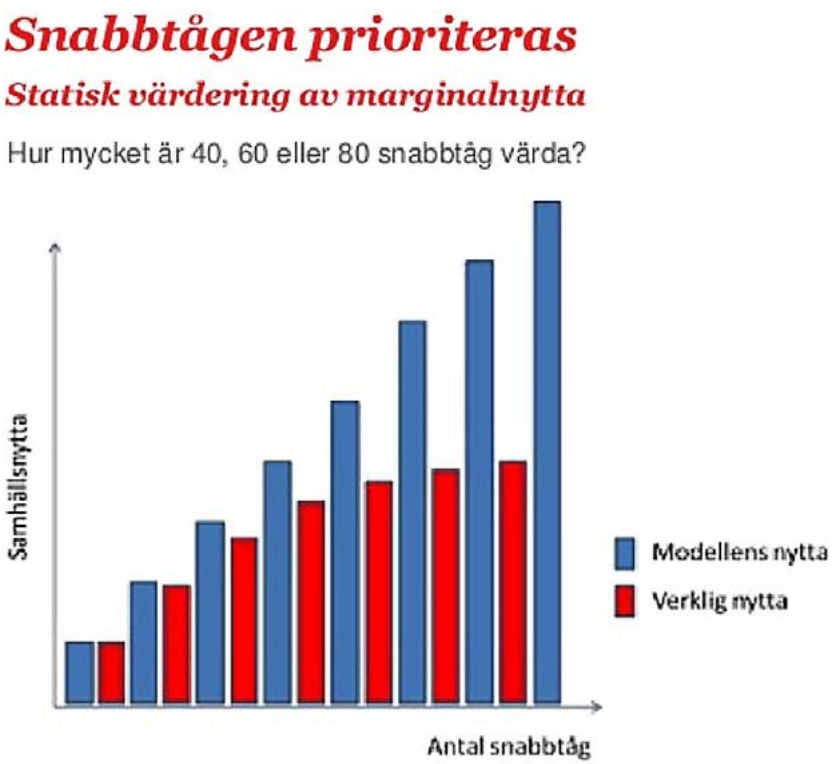
På det sätt som regelverket tillämpas prioriteras interregionala fjärrtåg nästan alltid högre än regionaltåg när kapacitetsbrist uppkommer.

Modellen tar inte hänsyn till det samhällsekonomiska värdet av ett större fungerande kollektivtrafiksystem. Exempelvis Mälardalstrafiks system med tät, regelbunden kollektivtrafik för arbetspendling i Stockholm-Mälarregionen, som går på fasta klockslag och som har fungerande anslutningar. Det kan behövas justeringar från ett år till ett annat som ger stora konsekvenser långt ut i nät och anslutningar för annan regional kollektivtrafik. Ett annat exempel är att regionaltåg kan få ett avvikande tågläge vissa dagar eller perioder, eftersom en del fjärrtåg bara går vissa dagar i veckan eller kortare säsong.

Trafikverkets kalkylmodell tar inte hänsyn till det samhälls-ekonomiska värdet av ett större fungerande kollektivtrafik-system. Exempelvis Mälardalstrafiks system med tät, regelbunden kollektivtrafik för arbetspendling i Stockholm-Mälarregionen.

[13] Kapacitetstilldelning på järnväg, Transportstyrelsen 2016.
[14] Järnvägsutredningen SOU 2015:110

Figur 3-2. Modellens värdering mot den faktiska nyttan av att köra ytterligare snabbtåg på samma sträcka. Källa: Tågplan 2014 av Martin Sandberg, 2014.



Modellen värderar inte heller marginalnyttan av tillkommande snabbtåg. Diagrammen nedan kommer från en föreläsning av tilldelning på Västra stambanan inför Tågplan 2014 av Martin Sandberg (se figur 3-2).[15]

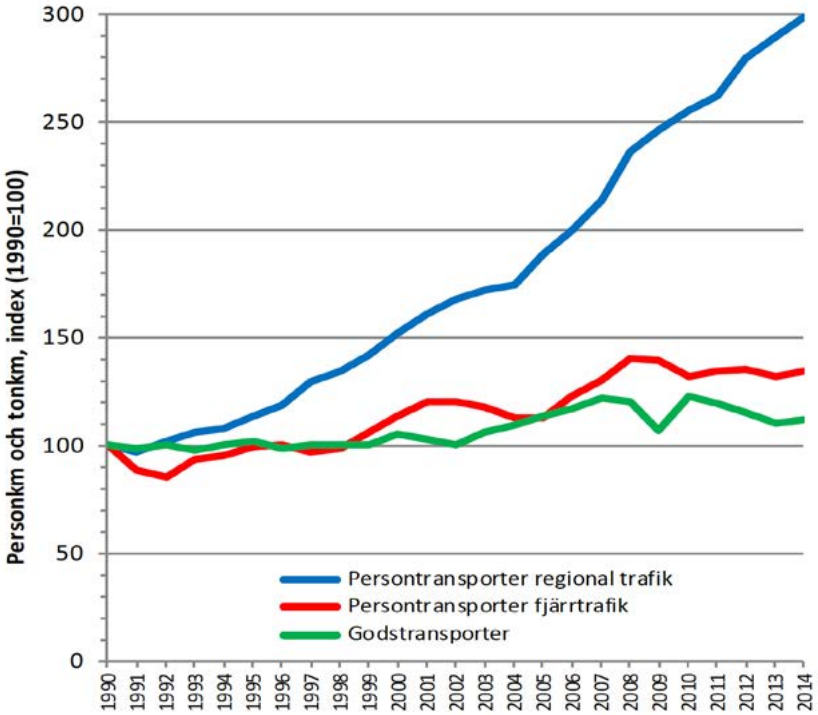
Den konkreta effekten blir då att regionaltågen inte kan köras på den tidtabell som önskas. Det faktum att det ofta på förhand går att avgöra vilket tåg som i Trafikverkets kalkylmodell kommer att tilldelas högsta värde innebär också att organisatörer och operatörer väljer att jämka under tidigare steg i processen istället för att driva konflikten till dess yttersta spets. Det innebär att det fåtaliga antalet tvister till Trafikverket samt överklaganden till Transportstyrelsen och förvaltningsrätt inte är en rättvisande mätare på hur systemet fungerar. De flesta beslut fattas innan det blir aktuellt med en tvistelösning där utfallet är möjligt att överklaga. En mer omfattande genomgång av systemets brister följer längre fram i rapporten.

[15] Tågplan 2014, Martin Sandberg, 2014

REGIONALTÅGSTRAFIKEN ÖKAR

Regionaltågsresandet har ökat med nästan 200 procent sedan 1990. Jämförande siffra för fjärrtrafiken är endast 34,4 procent (se figur 3-3).[16]

Figur 3-3. Regionaltågsresandet, ökning i procent. Källa: Järnvägsutredningen, SOU 2015:110.



Regionaltågstrafiken kommer att fortsätta utvecklas. Regionaltågen binder ihop städer och ger invånarna i Stockholm-Mälarregionen en vidgad marknad för boende och arbete samt förutsättningar och utveckling för näringslivet. Med utgångspunkt i den befolkningstillväxt och den nybyggnation i Mälardalen som förväntas ske, kommer det att finnas både underlag till och efterfrågan på fortsatt snabb expansion av regionaltågstrafiken i regionen. Kan inte efterfrågan mötas riskerar följden att bli försämringar i hållbarhet och livskvalitet samt både samhällsekonomiska och företagsekonomiska förluster. Resenärerna har behov av regelbundenhet, turtäthet och stabilitet för att vilja och våga arbetspendla. Näringslivet har behov av långsiktighet och tillförlitlighet för att våga investera i verksamhet och arbetsplatser.

Mälardalstrafiks satsning på ett nytt tågsystemet är en stark samhällsekonomiskt samt samhällsnyttig motiverad satsning för förbättrad kollektivtrafik i storregionen Stockholm-Mälarregionen. Men det ökar också behovet av kapacitet och tåglägen i för pendlarna ändamålsenliga tider. Detta kommer i sig att skärpa konkurrensen om attraktiva tåglägen.

Tillämpningen av prioriteringskriterierna utgör en risk för regionaltågstrafiken då den generellt gynnar interregional fjärrtågtrafik vid en tvist om samma tåglägen. I princip skulle modellen i framtiden helt kunna tränga undan all regionaltågstrafik under de tider då den behövs som allra mest.

[16] Järnvägsutredningen (SOU 2015:110).

Arbetspendling är den resandekategori som utöver att vara nödvändig för samhällets funktioner och näringslivets konkurrenskraft, även är mest känslig för tidspåslag och avvikelser i tidtabellen.

3.2 Förslag till lösningar

Att föra samman trafiken i kanaler, fördefinierade tidsperioder där ett visst trafikslag ges högsta prioritet skulle underlätta för regionaltågstrafiken. Regionaltågstrafiken skulle kunna ges bättre förutsättningar med garanterade avgångstider och styva tidtabeller, dessutom hållbara över längre tidsperioder än ett år. Trafikverket kan ha möjlighet att ta steg (i så fall små steg) i den riktningen redan inom ramen för gällande lagstiftning.

Transportstyrelsen menar att ”järnvägslagen ger vissa möjligheter för infrastrukturförvaltare att reservera infrastruktur för en särskild typ av trafik, att dela upp tilldelningen i olika marknadssegment och att tilldela fleråriga optioner på kapacitet i form av ramavtal.”[17] Detta betyder att regionaltågen skulle kunna garanteras fasta avgångstider för fler än ett år i taget. Men myndigheten konstaterar också att ingen av dessa möjligheter tillämpas i någon större utsträckning av Trafikverket.

Ett annat alternativ är att förändra de samhällsekonomiska kalkylerna så att dessa ger större ekonomiskt värde för arbetspendling, som egentligen är den resandekategori som utöver att vara nödvändig för samhällets funktioner och näringslivets konkurrenskraft, även är mest känslig för tidspåslag och avvikelser i tidtabellen. Värdet för arbetspendlaren bör minst vara i nivå med värdet för den långväga resenären.

Järnvägsutredningen föreslår också en större mer övergripande åtgärd, nämligen att regeringen tar ställning till vad järnvägen ska användas till. ”En följd av sådana överväganden kan vara beslut om att viss trafik har prioritet framför annan trafik på en viss bana eller en viss tid på dygnet.[18]

Ramavtal mellan Trafikverket och enskilda operatörer har framförts som en tanke på att ge mer långsiktiga och stabila förutsättningar för tågtrafik. Trafikverket analyserade under perioden 2010-2013 möjligheterna till användning av ramavtal i Sverige efter de förutsättningar som då gällde. Branschföreningarna ställde sig i april 2013 negativa till Trafikverkets förslag till modell och process för ramavtal, och anförde att de ansåg att Trafikverket inte skulle fortsätta utvecklingsarbetet kring ramavtal.[19]

Den främsta invändningen mot ramavtal var att det med den lagstiftning som då gällde inte var möjligt för Trafikverket att garantera ett tågläge från ett år till ett annat. Trafikverket konstaterade i ett PM 2017 att även med de förändringar av lagstiftningen som gjorts sedan 2013 har förutsättningarna att använda ramavtal inte ändrats nämnvärt. Prioriteringskriterierna i tågplaneprocessen innebär att om ett givet tågläge utmanas av en annan aktör, måste det samhällsekonomiskt effektiva utnyttjandet prövas och tågläget tilldelas det som värderas högst. Detta oavsett vad som sägs i ett fleråriget ramavtal. Men Trafikverket konstaterar samtidigt att med en förändrad lagstiftning, till exempel att reglerna

[17] Transportstyrelsen: Kapacitetstilldelning på järnvägen, Transportstyrelsen 2016
[18] Järnvägsutredningen, SOU 2015:110
[19] Ramavtal kring infrastrukturkapacitet - en möjlighet eller inte?, Trafikverket 2017.

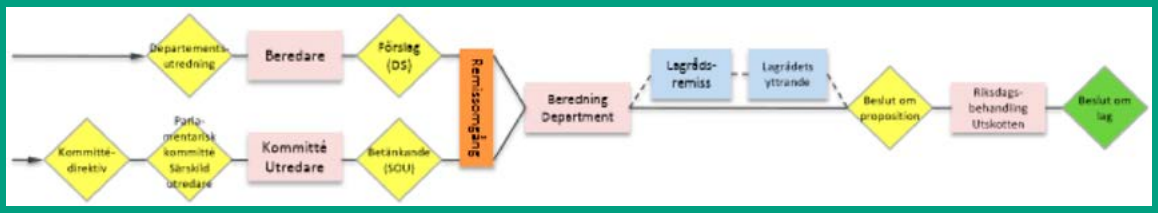
kring kapacitetstilldelning ändras väsentligt, ”skulle kanske tecknande och användande av ramavtal få en helt annan betydelse”.[20]

Slutsatsen är att en modell med mer av kanaltrafik skulle vara möjlig att införa i Sverige under gällande lagstiftning. Men då det inte finns några planer för detta krävs istället förändringar i järnvägslagen. Lagens regler om prioritering av trafik bör ändras så att det framgår om och när Trafikverket ska komplettera tilldelningsmodellen med fördefinierad trafik. Det finns utredningsförslag på ny lagstiftning från Sverigeförhandlingen och Järnvägsutredningen.

Figur 3-4. Lagstiftningsprocessen. Källa: Järnvägsutredning , SOU 2015:110.

LAGSTIFTNINGSPROCESSEN

Det är riksdagen som beslutar om nya lagar eller ändringar i befintlig lagstiftning. Nästan alltid sker det efter förslag från regeringen (proposition). Även riksdagsledamöterna kan lämna egna förslag (motion). Men det är mera sällan ett motionsförslag direkt leder till ett faktiskt beslut om ny lagstiftning. Om riksdagen vill ha en ny eller förändrad lagstiftning gör man oftast ett uttalande och beställer ett förslag från regeringen. Bilden nedan skissar lagstiftningsprocessen och de steg som föregår och kommer efter en proposition. Bilden kommer från Järnvägsutredningen men gäller generellt.



Processen börjar i regel med en utredning. Idag sker det oftast genom att regeringen tillsätter en särskild utredare, som självständigt tar fram och värderar ett förslag utifrån de direktiv som hen har fått av regeringen. Regeringen har även möjligheten att ta fram en utredning i regeringskansliet.

Sverige har ett grundlagsfäst beredningstvång i lagstiftningsprocessen. Det innebär att regeringen måste inhämta synpunkter från berörda innan man tar beslut i ett ärende (RF 7:2). Efter att en utredning har lämnats skickar regeringen den ofta på remiss till berörda myndigheter och andra intressenter.

Efter remissen fortsätter beredningen i regeringskansliet. En lagrådsremiss tas fram som innehåller den lagstiftning som kommer att föras fram till riksdagen. Lagrådet ska granska bland annat hur den nya lagstiftningen förhåller sig till grundlagen och till andra befintliga lagar. Lagrådets yttrande är rådgivande och det händer ibland att regeringen gör en annan bedömning än Lagrådet och går fram med sitt förslag trots att avstyrkande därifrån. Efter Lagrådsyttrandet tar regeringskansliet, under ansvarigt statsråd, fram ett förslag till proposition. Beslut om att gå fram med en proposition till riksdagen tas av hela regeringen gemensamt. Därefter överlämnas lagförslaget till riksdagen. Beslut om att gå fram med en proposition till riksdagen tas av hela regeringen gemensamt.

[20] Ibid.



3.3 Nya konstruktionsregler

Konstruktionsregler används för att öka robustheten på banan. De påverkar därmed utbudet av kapacitet på banan. Om tågen måste avgå med långa mellanrum får det plats färre tåg på banan och följden blir då att det blir färre avgångar till resenären.

Nedan följer de regler som tagits fram av Trafikverket för Södra stambanan[21] och Västra stambanan[22] och som ska efterföljas i planeringen både på lång och kort sikt. Ett förbehåll är att vissa anpassningar kan behöva göras ad hoc.

- Förbigångar på motsatt sida på dubbelspåret där tåget måste korsa motriktat spår får endast planeras in om det finns tillräckligt med plats på det motriktade spåret. Det ska finnas en lucka i trafiken på minst 3 minuter både på väg in till förbigångsspåret och på väg ut från spåret.
- Kommande planerade hastighetsnedsättningar ska diskuteras och tas hänsyn till med gångtidstillägg då det bedöms rimligt. Detta gäller även frekvent återkommande nedsättningar som förekommer på banan inkl. servicefönster.
- Hänsyn ska tas till korsande tågvägar som uppstår i tågplan. Korrekta spåranvändningsplaner ska göras i god tid innan fastställelse, gärna i samråd med trafikledningen.
- Det är inte tillåtet att lägga in stora negativa gångtidstillägg
- Befintliga riktlinjer för tågplanekonstruktion ska gälla som regler angående nodtillägg och headwaytid (med undantag för långväga persontåg som får ett nytt nodupplägg). Det ska dock påpekas att de gångtidstillägg som läggs på grund av sidotågväg med mera inte ska räknas samman som nodtillägg.
- Långväga persontåg som går merparten av sträckan mellan Stockholm och Malmö måste följa mer detaljerade krav på var nodtilläggen ska placeras.
- I kritiska punkter (vissa förspecificerade platser, där två tåg interagerar på ett visst sätt) måste det vara minst 5-6 minuters headway mellan tågen. Detta krav är ett komplement till det generella headwaykrav som anges i TRV 2016/831 – Riktlinjer täthet mellan tåg. Det dokumentet anger minsta tillåtna headway, en headway som ytterligare kan kravställas för att förbättra robustheten i tågplan.
- De planerade uppehållstiderna för framförallt långväga persontåg måste överensstämma bättre med den faktiska uppehållstiden. Inga uppehåll för snabbtåg får vara kortare än 2 minuter och på vissa driftplatser borde 3 minuters uppehållstid användas. Principen med avgång=ankomst är att föredra för att möjliggöra avgång så snart som möjligt.
- Tågplanen ska i största möjliga mån skapas utifrån de ovanstående reglerna. I undantagsfall kan det dock krävas några sekunders avvikelse från reglerna för att få ihop en rimlig plan. De tillåtna avvikelserna är 10 % av en minut vilket ger värdena:
    - Maximalt tillåtet negativt gångtidstillägg är -6 sekunder.
    - Maximalt antal sekunder man kan frångå reglerna om gångtidstillägg/headwaymarginal är 6 sekunder, till exempel vid en förbigång kan man i undantagsfall låta det vara 2 minuter och 54 sek istället för 3 minuter.

[21] Nya konstruktionsregler på Södra Stambanan, Trafikverket 2018.
[22] Nya konstruktionsregler på Västra stambanan, Trafikverket 2019.

3.4 Analys av de nya konstruktionsreglerna



Mälardalstrafik har analyserat hur de nya konstruktionsreglerna påverkar den storregionala tågtrafiken. De nya konstruktionsreglerna påverkar den storregionala tågtrafiken. Trafikverket menar att det finns utrymme att göra vissa undantag av reglerna. Dock kan dessa vara svåra att få gehör för i den verkliga planeringsprocessen.

BRISTANDE LYHÖRDHET OCH DIALOG FRÅN TRAFIKVERKET FÖR KOLLEKTIVTRAFIKENS SYNPUNKTER

Kollektivtrafiksystemet är grunden för att klara nationella och regionala mål för transportsystemet. Konstruktionsregler som innebär färre tåglägen, längre restider och ökade kostnader riskerar motverka och hämma en fortsatt och nödvändig utveckling av trafiksystem för arbets- och övrigt vardagsresande.

Svensk kollektivtrafik med flera har bland annat i remissyttrande till Trafikverket för JNB 2020 påtalat bristerna i nya konstruktionsregler och dess konsekvenser för den regionala tågtrafiken.[23] Kritik har även framförts över bristande samrådsprocess och att framtagande av reglerna inte har tagits fram i nära samråd med kollektivtrafikens representanter. Konstruktionsreglerna både för Södra stambanan och nu Västra stambanan borde ha utarbetats i en konkret dialog med berörda kollektivtrafikansvariga innan dessa fastställts.

RIMLIGA OCH OÖNSKADE TIDSTILLÄGG

Kritik riktas mot att den marginaltid Trafikverket lägger på för till t.ex. möten med andra tåg ute på banan är för stor. Persontågsupplägg för korta distanser har i de flesta fall redan mer marginaltid inbyggt i körplanerna. Att lägga på extra tidspåslag för regionaltågen varje dag för att höja punktligheten för fjärrtågen enstaka dagar bör betraktas som irrationellt och samhällsolönsamt.

Det finns även kritik mot att tidspåslagen alltid avrundas uppåt till jämnt minuttal i tågplanekonstruktionen det vill säga att 0-59 sekunder avrundas till en minut. Dessa avrundningar kan även på en ganska kort sträcka snart bli ett antal minuter. Det är därför viktigt att tågplanekonstruktörerna ges utrymme att balansera dessa avrundningar både uppåt och nedåt för att det totala tidspåslaget inte ska bli större än nödvändigt.

ÖKAD HEADWAY

Trafikverket anger att headway (antalet minuter mellan två tåg) ska öka. Ökad headway innebär i praktiken att antalet möjliga planerade tåglägen minskas. I en tid där en ökning av antalet regionala tåg är nödvändigt för att möta nationella och regionala mål för transportsystemet är dessa åtgärder olyckliga och hämmar tillväxten.

För kritiska sträckor med många tåg brukar en generell åtgärd vara att kunna köra tågen med kort intervall. För sträckan Katrineholm-Flen som ”getingmidja” bör tillåten intervall snarare kortas för att utnyttja kapaciteten på bästa sätt, eventuella marginaler bör snarare läggas före eller efter denna sträcka snarare än inför densamma.

[23] Remissvar Järnvägsnätbeskrivning 2020, Svensk kollektivtrafik 2018.

Förslaget till lösning är att regionaltågen garanteras fasta avgångstider för flera år framåt, vilket skulle kunna locka fler att pendla.

KRITISKA PUNKTER - REGELN MINSTA AVSTÅND VID FÖRBIGÅNG

Trafikverkets bakgrundsbeskrivning fokuserar till stor del på att det är regional- eller pendeltåg som är problemet snarare än en bild av att det är fjärrtågen som kommer in med förseningar. Detta för att regional- och pendeltåg kör o lägre hastighet och anses därför hindra fjärrtåget från att köra i full hastighet om fjärrtåget i försenat läge hamnar bakom ett pendel-eller regionaltåg. För att komma till rätta med detta får regionaltåget i vissa lägen vänta kvar vid en station eller på sidospår och invänta ett försenat fjärrtåg för att sedan ligga bakom det på banan.

Kritik riktas mot att ha fyra-fem minuter i headway då ett regionaltåg som väntat på ett försenat fjärrtåg och måste starta t.ex. fem minuter efter fjärrtåget ganska snabbt p.g.a. hastighetsskillnaderna hamnar sju minuter efter fjärrtåget. De angivna kraven på fyra-fem min headway bör därför omarbetas och generellt kortas.

Det är mer rationellt för spårkapaciteten att kunna starta nära framförvarande tåg än att stå kvar på en station för att uppfylla kravet på ökat avstånd mellan tågen och därmed hamna närmare bakomvarande tåg. Det är i sådana fall lämpligare att flytta tidspåslaget från reglering på station till ut på linjen så att marginalen kan användas längre fram i tågets färd.

3.5 Slutsats

Tillämpningen av prioriteringskriterierna medför en risk för regionaltågstrafiken då den tenderar att gynna interregional fjärrtågtrafik vid en tvist om samma tåglägen. I princip skulle modellen i framtiden helt kunna tränga undan all regionaltågstrafik under de tider då den behövs som allra mest.

Av de förslag till lösningar som presenterats i denna rapport föreslås att infrastruktur reserveras för regionaltågstrafik. Detta betyder att regionaltågen skulle kunna garanteras fasta avgångstider för flera år framåt, vilket skulle kunna locka fler att pendla. Järnvägslagen ger utrymme för denna lösning redan i dagsläget. Men lagen skulle behöva skärpas. En åtgärd skulle vara att regeringen går in och beslutar att regionaltågstrafik ska ha företräde på järnvägen under de tider på dygnet då pendlingen är som störst.

Att arbetspendlaren värderas högre i Trafikverkets kalkylmodell föreslås också som en värdefull lösning. Då skulle regionaltågen hamna högre upp i prioriteringen vid tvist om tåglägen.

Nya konstruktionsregler kan leda till att punktligheten förbättras. Dock som påföljd att det kör färre tåg på banan. För regionen innebär detta ett mindre utbud av trafik till arbets- och skolpendlare och därmed också mindre rörelsefrihet och valfrihet för individen. För att konstruktionsreglerna ska fungera för regionaltågstrafiken krävs en justering av tidspåslagen på banan och headwaytiden.

3.6 Fortsatt arbete

Svensk kollektivtrafik kommer att driva frågan om prioriteringskriterier och nya konstruktionsregler nationellt. Mälardalstrafik deltar i detta forum.

Vidare föreslås en fortsatt opinionsbildning genom Mälardalsrådets En Bättre Sits-process. Samt direkt genom Stockholm-Mälarregionens förtroendevalda i organ som arbetar med trafikfrågor och som kan framföra de utmaningar som omnämns i denna rapport till företrädare på nationell nivå. Förslagsvis belyses frågorna ut ett regionalutvecklande perspektiv där regionaltåg lyfts fram som en förutsättning för arbetspendling mellan städer.

Arbetet med kapacitetstilldelning på järnväg pågår i Europa. År 2025 ska en ny gemensam process för kapacitetstilldelning i Europa (TTR) vara implementerad.[24] Processen innebär en mer långsiktig och stabil planering av kapacitet utifrån olika segments behov (som godstrafik, persontrafik och kollektivtrafik) i ett tidigare skede än idag. Sex år innan trafikstart ska infrastrukturförvaltare beskriva vilken kapacitet som finns tillgänglig och egenskaperna för den. Infrastrukturförvaltaren samlar då också in marknadens behov av kapacitet och lägger samman med vilken trafik som gått föregående år och beskriver olika segments behov av kapacitet i kombination med behovet av banarbeten, därefter förfinas segmenten till kanaler som erbjuds, med undantag från det mer kortsiktiga godstrafiksbehovet som blir ”rolling planning”.

Processen har utvecklats i samarbete mellan RNE (Rail Net Europé), FTE (Forum Train Europé) och ERFA (European Rail Freight Association). Detta kommer att innebära en stor skillnad utifrån hur arbetet med planering och tilldelning av kapacitet sker idag i Europa och kommer att kräva en förändring av hela branschens sätt att arbeta. Tre pilotstudier av godstrafik pågår på stråk München-Verona, Rotterdam-Antwerpen och Mannheim-Miranda De Ebro.[25]

2025

ska en ny gemensam process för kapacitetstilldelning i Europa (TTR) vara implementerad.

[24] RailNetEurope 19 maj 2019.
[25] Ibid.

4. Hela resan

I detta avsnitt görs en inventering ur ett ”Hela resan”-perspektiv, d.v.s. fokus ligger på en analys av anslutningar mellan främst tåg och buss i länen i Stockholm-Mälarregionen. Fungerande anslutningar är en förutsättning för att sprida tillgänglighetsvinster till mer perifera lägen och har därmed också en viktig social funktion.



I denna rapport görs en inventering ur ett ”Hela resan”-perspektiv, d.v.s. fokus ligger på en analys av anslutningar mellan främst tåg och buss i Stockholm-Mälarregionen. Fungerande anslutningar är en förutsättning för att sprida tillgänglighetsvinster till mer perifera lägen och har därmed också en viktig social funktion.

Med en fungerande reskedja från dörr till dörr minskas bilberoendet. Tack vare införandet av pendlarbiljetten Movingo finns nu ett biljettsystem som möjliggör en smidig resa över regiongränserna ur ett ”dörr till dörr”-perspektiv. I biljettsystemet ingår anslutningsresor med regionernas lokaltrafik. Därmed ökar kraven på att beställarna av trafiken fortsätter arbetet med att skapa förutsättningar för resandet genom avstämda tidtabeller. För att inventera hur detta arbete fungerar i länen har en kort enkät med ett antal frågeställningar skickats till planerare i Regionerna Uppsala, Stockholm, Västmanland, Örebro, Sörmland samt Östergötland.

SAMMANFATTNING AV ENKÄTSVAR

Sammanfattningsvis kan konstateras att anslutningar i de större städerna oftast fungerar bra, helt enkelt för att det finns en tät trafik. På andra änden av skalan finns busslinjer i mer glest befolkade områden där prioriteringar behöver ske, inte sällan är det skoltider som dimensionerar busstrafiken. Att utöver det ha turer med tågpassning är inte ekonomiskt försvarbart i dessa områden med lågt resande. Av samma anledning inväntar man idag bara i undantagsfall försenade tåg, helt enkelt för att detta skulle leda till sämre attraktivitet för lokala resbehov som trots allt är den största resenärsgruppen på landsbygden i dagsläget.

Det finns fortsatt utvecklingspotential gällande informationsflödet till bussförarna samt utformningen av avtalen (målkonflikt mellan Hela resan-perspektivet och punktlighet). Som klart största hinder för planeringen av anslutningar identifieras Trafikverkets planeringsprocess gällande tågtidtabellen: Beslut om fastställandet av tidtabellen tas alldeles för sent, dessutom måste tågtidtabellen göras om från grunden årligen. I kombination med Trafikverkets prioriteringskriterier som missgynnar regionaltåg är det därmed praktiskt tagit omöjligt att skapa långsiktigt robusta tidtabeller för vare sig tåg eller anslutningsbussar.

ENKÄTFRÅGA: NÄR DET GÄLLER ANSLUTNINGAR TILL/FRÅN TÅGEN, HUR MYCKET HÄNSYN TAS DET IDAG VID PLANERINGEN AV BUSSTRAFIKEN?

I samtliga län tas principiellt hänsyn till anslutningar till/från tågen, men i praktiken krävs prioriteringar. Anslutningarna fungerar bäst i länen med egna pendeltågssystem där väl fungerande anslutningar har hög prioritet. Detta underlättas av enklare planeringsförutsättningar (egna spårsystem) och oftast en taktfast tidtabell.

SL-trafiken är i regel mycket tät, något som åtminstone i rusningstid medför att man alltid har en anslutning inom maximalt en kvart. På samma sätt finns det bra förutsättningar ur ett Hela resan-perspektiv även i övriga större städer i Stockholm-Mälarregionen med bra stadstrafik.

På busslinjer med begränsat utbud måste prioriteringar ske, det är omöjligt att tillgodose samtliga tåg och riktningar. Ibland är det inte ens möjligt att prioritera tåganslutningar utan behoven på främst landsbygden styrs i mångt av mycket av skoltider, andra anslutningar eller andra större lokala resmål. Även tåglinjer med oregelbunden tidtabell är svåra att planera för, det skulle riskera att göra busstrafiken mindre ändamålsenlig och attraktiv för lokala resbehov och dessa är trots allt den största resenärsgruppen på landsbygden i dagsläget.

ENKÄTFRÅGA: VILKA TÅG PRIORITERAS VID PLANERING AV BUSSANSLUTNINGAR?

Länen med välutvecklade pendeltågssystem (Stockholm, Uppsala och Östergötland) prioriterar sina egna pendeltåg. Ingen större hänsyn tas till regionaltåg, men turtätheten ger ändå god matning till och från regionaltågen. I Stockholm matar busstrafiken även till tunnelbanan och annan spårtrafik. Örebro, Västmanland och Sörmland däremot försöker ta hänsyn till regionaltågen. I Katrineholm även till fjärrtågen (SJ:s snabbtåg).

ENKÄTFRÅGA: VILKA MER ÖVERGRIPANDE FÖRUTSÄTTNINGAR MÅSTE FINNAS FÖR ATT ANSLUTNINGAR SKA FUNGERA BRA? VAD BEHÖVER BLI BÄTTRE FÖR ATT UNDERLÄTTA PASSNING?

Ambitionen att förbättra anslutningstrafiken finns i alla län. I praktiken begränsas dock möjligheten inte sällan av nödvändiga prioriteringar framför allt i landsbygdstrafiken. Många linjer måste samordnas med andra uppdrag, i annat fall ingen effektiv busstrafik möjlig. En teoretisk lösning på problemet skulle kunna vara stand-by bussar vid järnvägsstationerna som rycker in efter behov då tågen är sena, på så sätt suboptimeras inte den ordinarie busstrafiken utifrån eventuella tågförseningar. Stand-by bussar medför dock en mycket hög kostnad som måste hanteras.

Samarbete och trafikledning verkar också vara framgångsfaktorer. Ett exempel på ett väl fungerande helhetssystem har lyfts, i detta fall var en gemensam radiokanal, gemensam trafikledning och gemensamt avtal för buss och tåg samt ett starkt engagemang för trafiken framgångsfaktorerna.

Ambitionen att förbättra anslutningstrafiken finns i alla län. I praktiken begränsas dock möjligheten inte sällan av nödvändiga prioriteringar.

Tågtidtabellen planeras om från grunden varje år. I stråk med mycket långväga trafik, utöver den egna regionaltågs-trafiken, är det praktiskt tagit omöjligt att skapa långsiktigt robusta tidtabeller för vare sig tåg eller anslutningsbussar.

I Stockholm utgör trängselproblematiken en problembild när anslutningar ska planeras i och med att kapaciteten är ansträngd på många terminaler. Exempelvis finns ett behov av att skapa fler bytesplatser. Optimeras infrastrukturen finns en potential att jobba mer aktivt med att styra matartrafiken mot specifika tåg för att på så sätt matcha in bättre mot/från tåg med ledig kapacitet.

Vidare anförs att även avtalen mellan beställare och operatör kan hämma väl fungerande anslutningar i och med att många avtal ställer tuffa krav på punktlighet. Hela resan perspektivet har då inte störst prioritet. Även avseende mer tekniska aspekter finns en del bekymmer. Det tycks saknas verktyg och metoder för konsekvent uppföljning av anslutningar för avtal som innehåller sådana krav. En fungerande information om förseningar till bussförarna utgör en annan viktig förutsättning som har nämnts av många.

De flesta synpunkter kretsar dock kring planeringen av tågtidtabellen. Rent generellt kan konstateras att taktfastheten i trafikupplägget är en nyckelfaktor som gör att logistiken i busstrafiken fungerar. En upprepande systematik i tidtabeller kan skapas som ger samma anslutningsmöjligheter varje avgång. Förutsättningar för att skapa ett sådant system finns dock inte och länen är överens om att dagens planeringsprocess för tågtidtabellen är det största hindret för en effektiv och väl fungerande planering av bussanslutningar. Tågtidtabellen planeras om från grunden varje år. I stråk med mycket långväga trafik, utöver den egna regionaltågtrafiken, är det praktiskt tagit omöjligt att skapa långsiktigt robusta tidtabeller för vare sig tåg eller anslutningsbussar. Trängseln på exempelvis Västra stambanan har även krävt en del anpassningar av några regionaltåg till en del fjärrtåg som bara går vissa dagar i veckan. Detta resulterar i att ett och samma regionaltåg kan få olika avgångs-/ankomsttider beroende på veckodag, något som omöjliggör en effektiv planering av anslutningar. Ett liknande problem är att ett och samma tåg kan få flera varianter under året, det är inte ovanligt med en vår-, en sommar- och en höstvariant. Även här kan anpassningar till fjärrtågstrafiken ligga bakom, men ofta orsakas det också av banarbeten.

Det kanske största problemet är ändå att Trafikverket så sent som i september fastställer tågplanen, dvs. cirka två och en halv månad innan tidtabellsskiftet för buss och tåg. Visserligen är oftast principerna för en tågtidtabell kända redan under våren och sommaren och busstidtabellen planeras därefter. Blir det däremot ändringar sent i processen, t.ex. om Trafikverket i september tilldelar tåglägen med andra avgångstider, hinner busstidtabellen inte alltid att anpassas.

Generellt sett har komplexiteten ökat de senaste åren p.g.a. en allt större efterfrågan på kapacitet. Dagens planeringsprocess (enligt ovan) i kombination med Trafikverkets prioriteringskriterier (lägre prioritet för regionaltåg och vissa pendeltåg) utgör därmed ett hinder för en effektiv och långsiktig planering ur ett Hela resan-perspektiv. En stabil tågtidtabell med knutpunktstänk skulle definitivt underlätta bussanslutningar.

ENKÄTFRÅGA: RENT STATISTISKT SETT ANKOMMER CIRKA ETT AV TIO REGIONALTÅG MER ÄN FEM MINUTER FÖRSENT. INVÄNTAR ERA BUSSAR FÖRSENADE TÅG? UPP TILL HUR MÅNGA MINUTER?

Konsekvenserna vid tågförseningar är inte alls lika omfattande där det finns täta avgångar, till exempel i Stockholm där många busslinjer har kvartstrafik. Där inväntar man i alla fall i rusningstid inga försenade tåg. Liknande förutsättningar finns även i övriga större städer i Stockholm-Mälarregionen som har täta turer med stadstrafik.

För anslutningar med buss till målpunkter utanför de största städerna blir konsekvenserna genast större för resenärerna då de oftast är hänvisade till landsbygdstrafik där turer kanske bara körs en till maximalt två gånger i timmen, på vissa håll inte ens det. Regionerna uppger att man i regel inte inväntar försenade tåg, i Örebro och Östergötland väntar man dock på vissa linjer upp till fem minuter. Härvid ska dock beaktas att det oftast finns utrymme i tidtabellen. D.v.s. normalt avgår inte bussen förrän åtta-tio minuter efter tågets ankomst. Att ytterligare öka marginaler i tidtabellen skulle medföra förlängda restider och därmed en försämring av kollektivtrafiksystemets konkurrenskraft.

Att de flesta bussar i landsbygdstrafiken inte inväntar försenade regionaltåg beror i grunden på de höga kostnader dedikerade ”tågbussar” skulle medföra. Turer har oftast även andra uppdrag längs vägen, t.ex. skoltider eller andra anslutningar. Den sista förbindelsen/passningen för dagen är alltid speciell och måste upprätthållas så att resenären verkligen kommer fram.

ENKÄTFRÅGA: OM BUSSEN SKA INVÄNTA FÖRSENADE TÅG, HUR FUNGERAR INFORMATIONSFLÖDET TILL BUSSFÖRAREN?

I enkäten identifieras informationsflödet till bussföraren som ett mer grundläggande praktiskt problem för en fungerande anslutningsresa.

Bussföraren har normalt inte tillgång till information om faktisk ankomsttid (även om tåganslutningar finns med i förarspecar i Örebro) eller en prognos på beräknad ankomsttid. Det finns visserligen skyltar på alla stationer med info om förseningar, men dessa kan oftast inte ses från förarplatsen. På många platser ser bussföraren heller inte tågen från sin förarplats och vid stationer där många tåg passerar kan föraren sällan avgöra vilket tåg som är vilket. Uppsala nämner två undantag, nämligen Skyttorp och Tierp, där att bussföraren har synlig information om ankomsttider för tågen på bussens hållplats, d.v.s. bussföraren har uppsikt över ankommande tåg vilket gör att en observant förare kan vänta in mindre förseningar. I Uppsala pågår för övrigt diskussioner kring förbättringar av informationsflödet till förarna i form av realtidsinformation till buss för SL-pendeltåg. Upptåget anses vara tillräckligt pålitligt att sådant behov inte har diskuterats.

Att de flesta bussar i landsbygdstrafiken inte inväntar försenade regionaltåg beror i grunden på de höga kostnader dedikerade ”tågbussar” skulle medföra.

I Stockholm verkar kedjan fungera i stort: Ansvaret ligger helt på operatörerna och vid störning anropar operatörens trafikledning om man ska vänta in. Det finns även samtrafiksignaler och tablåer för bussförarna. Trafikförvaltningen ställer krav på att operatörerna ska samordna mellan sig för att få en fungerande trafik inklusive passning.

Det görs mycket inom kommunikation mellan trafikutövarna och det har gjorts en stark läranderesa. För resenärerna finns appar som synliggör störningsinformation. Bland annat i de stora karttjänsterna. Även Östergötland jobbar mer aktiv med förseningsinformation: Här informerar Trafikledningen busschaufförer via radio om att tåg med resenärer är försenat och att bussen ska invänta resenärer från tåget.

ENKÄTFRÅGA: HÖSTEN 2017 INFÖRDES MOVINGO-BILJETTERNA FÖR PENDLARE MED REGIONALTÅG I STOCKHOLM-MÄLARREGIONEN. MOVINGOBILJETTEN GÄLLER INTE BARA FÖR TÅGRESAN, UTAN ÄVEN I DEN ANSLUTANDE TRAFIKEN MED BUSS ELLER PENDELTÅG/TUNNELBANAN. HAR DET GJORTS NÅGON UPPFÖLJNING AV RESANDET I LOKALTRAFIKEN? SER MAN ETT ÖKAT NETTORESANDE DÄR?

De flesta länen följer inte upp resandet med Movingo, framförallt för att de inte kan läsa av biljetten i den egna trafiken. Stockholm uppger att resandevolymerna i Movingo är relativt små i förhållande till den övriga SL-trafiken vilket enbart innebär effekter på marginalen.

Sörmland har gjort en enklare uppföljning i samband med årsredovisningen 2018 och konstaterar att närmare 160 000 påstigningar gjordes med Movingo under året. I kommunerna Trosa, Strängnäs och Gnesta är Movingo numera ett vanligt inslag i busstrafiken och 10 till 15 procent av alla påstigande med ett icke prisreducerat periodkort gjordes med Movingo (länsgenomsnitt 5 procent). Eftersom huvudsakliga alternativen till Movingo (Sörmlandstrafikens egna periodkort zon och län) också ökar konstateras att införandet av Movingo med stor sannolikhet har lett till ett nettotillskott av resandet även i busstrafiken.

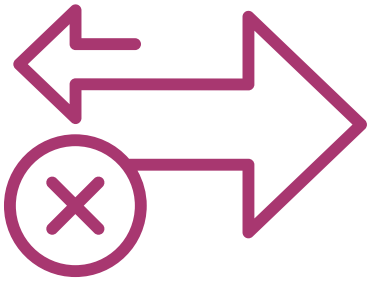
ENKÄTFRÅGA: GÄLLANDE ENKELRESOR FINNS DET SEDAN MÅNGA ÅR TILLBAKA DET SÅ KALLADE RESPLUS-SAMARBETE. HUR MÅNGA RESOR GÖRS MED RESPLUS BILJETTER?

Med Resplus får man hela resan på en biljett, oavsett vilka delsträckor som ingår. På en och samma biljett kombineras alltså exempelvis fjärrtåg, pendeltåg och buss. I Sörmland genomfördes 2018 exempelvis 74 000 sådana Resplusresor, i Örebro län 56 000 och i Stockholms län drygt 900 000. Den sistnämnda siffran har dock påverkats positivt genom sommaravstängningen av Getingmidjan med fler kombinationsresor fjärr-/regionaltåg-pendeltåg som följd.

5. Hur kan steg 1- och 2-åtgärder avlasta resandet i peaktid samt utnyttja fordon och infrastruktur bättre?

Detta kunskapsunderlag diskuterar huruvida steg 1- och 2-åtgärder kan minska resandet i peaktid. Varje dag görs miljoner kollektivtrafikresor, varav de flesta är resor till och från hem och arbete eller skola. Av den anledningen anpassas de flesta kollektivtrafikresorna till arbets- eller skoltider under en viss tidsperiod under dygnet, så kallade högtrafik eller peaktid. Detta ger upphov till resandetoppar som i sin tur kan innebära ett högt nyttjande av väg- och spårkapacitet, som exempelvis längre restider, trängsel och ökad miljöbelastning. Det är därför önskvärt att jämna ut resandetopparna.

Om resandetopparna jämnas ut uppstår fördelar för resenärerna, i form av minskad trängsel samt fördelar för kollektivtrafikoperatörerna, genom att dessa får en jämnare beläggning av personal och minskat behov av fordon. Att jämna ut dessa resandetoppar i peaktid har visat sig vara svårt eftersom resandet styrs samhällets struktur och organisation.[26]



Under arbetets gång har det varit svårt att hitta studier och underlag på genomförda steg 1- och 2-åtgärder för regional kollektivtrafik samt för hur peakresandet kan minska genom steg 1- och 2-åtgärder. Det förekommer dock ett större urval av underlag på steg 1- och 2-åtgärder för kommuner.

5.1 Fyrstegsprincipen - vad är steg 1- och 2-åtgärder?

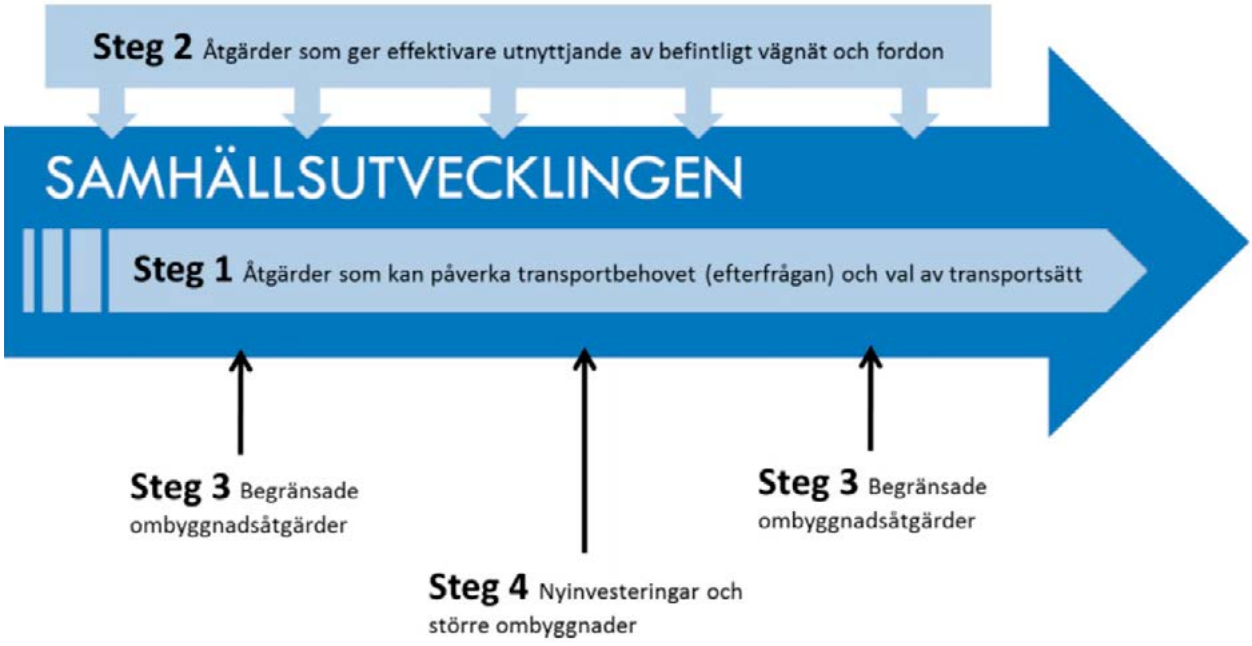
Fyrstegsprincipen innebär att åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt övervägs.[27] Fyrstegsprincipen innebär som analytiskt verktyg att åtgärdsvalen ska omfatta och påverka planering, styrning, reglering, påverkan och information med riktning på både transportsystemet och samhället i övrigt. Detta för att minska transportefterfrågan eller föra över transporter till mindre utrymmeskrävande, säkrare eller miljövänligare färdmedel. Sammantaget ska åtgärder som föreslås möjliggöra ökad måluppfyllelse av olika samhällsmål. Principen ska användas för alla trafikslag, oavsett om en investering är påtänkt inom vägar, järnvägar, luftfart eller sjöfart (se figur 5-1).

[26] Peaktider i kollektivtrafiken, Sveriges kommuner och regioner 2019.
[27] Fyrstegsprincipen, Trafikverket 2019.

Investeringsåtgärder ska vid sidan av fyrstegsprincipen prövas med ett trafikslagsövergripande perspektiv. Trafikverket ska så långt möjligt pröva olika åtgärder från olika trafikslag för att lösa eller minimera identifierade brister. Beslut om investeringsprojekt ska föregås av en prövning benämnd fyrstegsprincipen. Tänkbara åtgärder ska därmed prövas stegvis.

1. Det första steget, även benämnd Tänk om, innebär att reflektera och undersöka om det går att påverka ett transportbehov, sett till både resor och till transportsätt. Exempel på åtgärder är lokaliseringar, markanvändning, parkeringsavgifter, marknadsföring.
2. Det andra steget, Optimera, omfattar åtgärder som leder till att den befintliga infrastrukturen utnyttjas mer effektivt. Exempel på åtgärder är signalprioritering, ITS-lösningar, busskörfält, samordnad tågplan, ökad turtäthet.
3. Det tredje steget, Bygg om, innebär begränsade ombyggnationer för exempelvis ökad säkerhet, bättre bärighet, plattformsförlängning, förbigångsspår.
4. Det fjärde steget, Bygg nytt, är inriktat på att lösa bristen när inte tidigare åtgärder kan bidra tillräckligt. Detta steg avser nyinvesteringar eller stora ombyggnader exempelvis utbyggnad av dubbelspår, nya stationslägen, höjd vägstandard, BRT-lösningar, kombiterminaler.

Figur 5-1. Fyrstegsprincipen i annan dräkt. Källa: Trivector 2015.



5.2 Exempel på steg 1- och 2 åtgärder

ÄNDRADE SKOLTIDER OCH SKOLSKJUTS SOM LINJELAGD TRAFIK

Genom att förskjuta skolstarten sprids skolstarten ut för olika klasser. På så vis finns möjlighet att minska resandet i peaktid för skolelever som idag är en stor kundgrupp för kollektivtrafiken. Kommuner som har testat att förskjuta skolstarten är Västerås och Linköping, där Västerås har förskjutit skolstarten till tidigast kl. 08:30 och Linköping till 08:45. Genom att Linköpings kommun förskjutit skolstarten har det lett till en kostnadsbesparing på cirka tre bussar. Västerås har påbörjat ett tvåårigt försök, för att senare utvärdera resultatet. Det är däremot inte helt enkelt att få igenom en förändring av skolstarten på grund av att samhällets struktur ser ut som det gör idag och det påverkar schemaläggning för skola, fritidshem och lokalanvändning.

Genom att förskjuta skolstarten finns det möjlighet att minska resandet i peaktid för skolelever som idag är en stor kundgrupp för kollektivtrafiken.

Det förekommer även diskussioner om att inkludera skolskjuts i linjelagd kollektivtrafik. På detta sätt flyttas pengar från skolskjutstrafik till linjelagdtrafik som i sin tur kan generera nya linjer och öka attraktiviteten för kollektivtrafiken.

ÄNDRADE ARBETSTIDER

Flextid kan innebära att arbetsplatser senare- eller tidigarelägger sina arbetstider. Huruvida arbetstagaren väljer att vara flexibel i sin arbetstid påverkas dock bland annat av skoltider, fritidsaktiviteter med mera.

PRISDIFFERENTIERING

När biljettpriserna varierar över dygnet för vissa resenärsgrupper eller för alla resenärer kallas det för prisdifferentiering. Exempel på prisdifferentiering kan vara avgiftsfria resor mellan vissa klockslag eller för vissa åldersgrupper.

Ett internationellt exempel är hämtat från Melbourne, där nolltaxa infördes på alla tågresor som genomfördes före klockan 07:00. Försöket ledde till att nya resenärer tillkom. De förlorade biljettintäkterna för morgontrafiken vägdes upp av intäkterna under högtrafiken.[28]

INCITAMENT FÖR BETEENDEFÖRÄNDRING

Ett alternativ till prisdifferentiering är att skapa positiva incitament för resenärer att vilja förändra sitt beteende i hur man reser.

Även inom detta område finns internationella exempel. I Singapore har resenärerna fått vara med i ett poängsystem likt kundlojalitetsprogram, där resenären får poäng för resor genomförda utanför peakperioder.[29] Poängen kan konverteras till exempelvis nya resor. I Singapore minskade efterfrågan under peakperioden med ca 7–8 procent. I San Fransisco genomfördes ett experiment som numera är implementerat med ett permanent system.

[28] Peaktider i kollektivtrafiken, Sveriges kommuner och regioner 2019.
[29] Ibid.

Även här användes ett poängsystem för resor med San Fransiscos tunnelbana. Totalt deltog 18 000 personer i experimentet och resor under peakperioder minskade med ca 10 procent. I Nederländerna genomfördes ett test på 1250 tågresenärer där de fick en belöning beroende på reseavstånd med resor utanför peakperiod (06:30-09:00 och 16:00-18:30). Testet resulterade i en minskning av tågresor under peakperioden med 22 procent.[30]

Exempel på andra åtgärder för att förändra resmönster

- Prova-på-kort för kollektivtrafikresande.
- Teknisk utrustning som exempelvis kan tydliggöra för resenären i vilken vagn det finns lediga sittplatser på tåget.
- Mobility management genom kampanjer, informationsinsatser, exempelvis i form av lånecyklar som ingår i kollektivtrafikbiljetten.
- Dialog mellan regioner och kommuner om kollektivtrafikutbudet och hur tåg och buss kan komplettera varandra.

5.3 Är steg 1- och 2-åtgärder användbara inom storregional planering?

Steg 1-åtgärder är sällan användbara för att eliminera brister i transportinfrastrukturen. Kraftfulla steg 1-åtgärder är svåra att genomföra på regional nivå. Trafikverket har inte möjlighet att genomföra och finansiera mindre steg 1-åtgärder utan ansvaret ligger hos kommuner, regioner och privata aktörer. Trafikverket saknar därmed förutsättningar att tillämpa steg 1-åtgäder i fyrstegsprincipen. De förordningar som styr arbetet med nationell plan för transportinfrastruktur och länsplaner tillåter åtgärder för alla fyra steg i fyrstegsprincipen. Däremot har Trafikverket endast möjlighet att ge medfinansiering till andra aktörers åtgärder, exempelvis fysiska åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar och gator samt regional kollektivtrafik. Den begränsade möjligheten att få statligt stöd för steg 1- och 2-åtgärder kan bidra till en förskjutning av efterfrågan riktad mot steg 3- och 4-åtgärder. Det är möjligt att genomföra steg 1-åtgärder på statlig nationell nivå som skatter, avgifter eller subventioner samt påtala behovet av genomtänkt samhällsplanering. Men genom att Trafikverket själv saknar mandat behöver arbetet ske i samverkan med den regionala och lokala nivån alternativt genom tydliga stöd och mandat från regeringen.

Steg 1-åtgärder som kan diskuteras inom Mälardalsrådets En Bättre Sits-process är samarbeten på den storregionala nivå eller i samverkan mellan kommuner och regioner. Dessvärre når inte åtgärdsarsenalen in i den statliga infrastrukturplaneringen på ett framgångsrikt sätt. När det gäller steg 1-åtgärder finns det vissa förutsättningar för att etablera resonemang och förslag i Systemanalys 2020. Det handlar mest om strukturella brister i de nationella planeringssystemen såsom den diversifierade statliga programportföljen som kan samordnas bättre genom att öppna för fler

[30] Peaktider i kollektivtrafiken, Sveriges kommuner och regioner 2019.

möjligheter att använda Länstransportplaneringen (LTP) som ett effektivare verktyg samt att höja LTP-budgetnivån generellt. Förändringar när det kommer till nationella medel minskar trösklar och osäkerheten vid programansökningar. En kraftfull planerings- och finansieringsportfölj ökar i stället möjligheter för samordning och effektivitet över tid i genomförandet regionalt, kommunalt och hos Trafikverket.

Att nyttja den befintliga infrastrukturen med steg 2-åtgärder kan innebära att både de nationella och regionala vägsystemen kan ges bättre förutsättningar för kollektivtrafik på gummihjul. Bland annat med busskörfält och signalprioriteringsåtgärder. Åtgärder i järnvägs- och tågtrafiksektorn kan innebära ombyggnad av plattformar vid stationer/resecentra, krav på ökad samordning av tågplaner, krav ökad transportkapacitet för regionala tåg, förbättrade digitala tjänster för resande med kollektivtrafik etc. Utifrån detta har steg 2-åtgärder en större potential att ingå i systemanalysarbetet.

VAD KAN REGIONER OCH KOMMUNER GÖRA FÖR ATT ARBETA MED STEG 1- OCH 2-ÅTGÄRDER?

I en rapport som WSP har tagit fram på uppdrag av Sveriges Kommuner och Regioner, tidigare Sveriges Kommuner och Landsting (SKL), framhålls brister i arbetet med steg 1- och 2-åtgärder hos kommuner och regioner.[31] Kunskapsbrist ses som en bidragande faktor till att arbete med steg 1- och 2-åtgärder uteblir. Det finns oftast inte heller något uttalat ansvar för vem som ska driva arbetet med steg 1- och 2-åtgärderna framåt.
I de fall tjänstepersoner har en bristande kunskap om och förståelse för arbetet med steg 1- och 2-åtgärder riskerar det att leda till förre insatser i kommunen eller regionen. Tjänstepersonen kommer att ta svårt att motivera åtgärder för beslutsfattarna, vilket i sin tur leder till osäkerhet och därmed färre investeringar. Huruvida kommuner arbetar med steg 1- och 2-åtgärder skiljer sig även åt beroende på kommunens storlek. Mindre kommuner har i större omfattning svårt att allokera arbetstid för arbete med steg 1- och 2-åtgärder, medan en större kommun kan avsätta resurser för ett strukturerat arbete.

Möjlighet till ytterligare finansiering är ett annat hinder till varför kommuner och regioner inte jobbar med steg 1- och 2-åtgärder i större utsträckning. Detta skulle kunna avhjälpas med statlig medfinansiering. För en mindre kommun med en mindre personalstyrka kan det komma att bli svårt att avsätta tid för arbete med steg 1- och 2-åtgärder. Dessutom ses processen med att söka finansiering som tidskrävande och frågan blir i slutändan om det är lönsamt för kommunen att söka finansiering på grund av den tidskrävande processen.[20]

Det finns dock stor utvecklingspotential inom området. Kommuner och regioner behöver utöka sin kunskap om steg 1- och 2-åtgärder samt utveckla samarbetet kring detta arbete. Kommun, region och stat måste arbeta fram en samsyn om en eller flera åtgärder för att enklare kunna driva igenom dessa.

Mindre kommuner har i större omfattning svårt att allokera arbetstid för arbete med steg 1- och 2-åtgärder, medan en större kommun kan avsätta resurser för ett strukturerat arbete.

[31] Steg 1- och 2-åtgärder i regional och kommunal planering, WSP 2018.

Källförteckning

En Bättre Sits Storregional Systemanalys, Mälardalsrådet 2016

Framskrivningar av befolkning och sysselsättning i östra Mellansverige (Rapport 2017:2), Tillväxt- och regionplaneförvaltningen Region Stockholm

Fyrstegsprincipen, Trafikverket 2019.

Fyrstegsprincipen i annan dräkt, Trivector 2015.

Järnvägsutredningen (SOU 2015:110)

Kapacitetstilldelning på järnväg, Transportstyrelsen 2016

Nationell plan för transportsystemet 2018-2029, Trafikverket 2018

Nya konstruktionsregler på Södra Stambanan, Trafikverket 2018

Nya konstruktionsregler på Västra stambanan, Trafikverket 2019

Peaktider i kollektivtrafiken, Sveriges kommuner och regioner 2019

RailNetEurope 19 maj 2019

Ramavtal kring infrastrukturkapacitet - en möjlighet eller inte?, Trafikverket 2017

Remissvar Järnvägsnätbeskrivning 2020, Svensk kollektivtrafik 2018.

Steg 1- och 2-åtgärder i regional och kommunal planering, WSP 2018

Tågplan 2014, Martin Sandberg 2014

ÖMS 2050 – samverkan kring planering i östra Mellansverige (Rapport 2018:1), Tillväxt- och regionplaneförvaltningen Region Stockholm

En Bättre Sits temagrupp Storregional kollektivtrafik

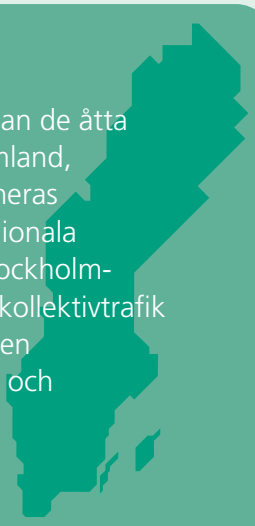
Ledamöter

Tommy Levinsson (S), Region Västmanland, ordförande
Daniel Portnoff (M), Region Sörmland, vice ordförande
Richard Fallqvist (L), Region Västmanland
Malin Fijen Pacsay (MP), Region Stockholm
Kåre Friberg (M), Motala kommun
Agne Furingsten (L), Region Västmanland
Lena Hallerby (L), Region Stockholm
Gustav Hemming (C), Region Stockholm
Jimmy Jansson (S), Eskilstuna kommun
Ulrika Jeansson (S), Finspångs kommun
Karin Jonsson (C), Norrköpings kommun
Johan Kumlin (M), Örebro kommun
Ann-Sofie Lifvenhage (M), Gnesta kommun
Jenny Lundström (MP), Region Uppsala
Sven-Inge Nylund (S) Upplands-Bro kommun
Ingvar Smedlund (M), Enköpings kommun
Oskar Svärd (M), Region Örebro län
Anders Teljebäck (S), Västerås stad
Elisabeth Unell (M), Västerås stad
Lars-Göran Zetterlund (C), Hällefors kommun

Tjänstepersoner

Niclas Andersson, Region Stockholm, sammankallande
Jonas Bruce, Region Östergötland, sammankallande
Tomas Ahlberg, Region Uppsala
Asmirelda Avdic, Region Västmanland
Helene Bermell, Trafikverket Region Öst
Göran Gullbrand, Mälardalstrafik
Eva Lehto, Eskilstuna kommun
Sofia Lindblad, Trafikverket Region Stockholm
Lasse Lundberg, Örebro kommun
Anna Nyberg, Mälardalstrafik
Matthias Pfeil, Region Sörmland
Carl Silfverhielm, Region Stockholm
Malin Westlund, Huddinge kommun
Karin Widén, Västerås kommun
Sofie Östlund, Region Örebro län

En Bättre Sits är det transportpolitiska samarbetet mellan de åtta länen Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Sörmland, Östergötland, Gotland och Gävleborg. Arbetet koordineras av Mälardalsrådet. 2018-2020 uppdateras den Storregionala Systemanalysen för transportinfrastruktursystemet i Stockholm-Mälarregionen. En Bättre Sits temagrupp Storregional kollektivtrafik lämnar följande underlagsrapport om utvecklingen av en storregional kollektivtrafik som möter både resenärens och samhällets behov och förväntningar.



MÄLARDALSRÅDET
malardalsradet.se

Mälardalsrådet driver medlemmarnas frågor för konkreta resultat inom infrastruktur, innovation, kompetensförsörjning, maritim samverkan och internationella jämförelser. Vi samlar Stockholm-Mälarregionens kommuner och regioner till en dynamisk mötesplats för politik, näringsliv och akademi.

EN BÄTTRE SITS



11 ställningstaganden för internationell tillgänglighet och konkurrenskraft

Rapport från En Bättre Sits temagrupp
Internationell tillgänglighet och konkurrenskraft

MÄLARDALSRÅDET

Innehåll

Ställningstaganden **3**
- Bakgrund 4
- Syfte 4
- Mål 4
- Avgränsning och process 5

Internationell tillgänglighet via järnväg **5**
- Det transeuropeiska transportnätverket (TEN-T) 5
- Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF) 2021–2027 6
- Ett sammanhållet europeiskt transportsystem utan flaskhalsar 7

Internationell tillgänglighet via flyg – Arlanda **7**
- Ett nationellt intresse 8
- Arlanda som tillväxtmotor i Stockholm-Mälarregionen 9
- Flygfraktens roll för den internationella tillgängligheten 9
- Storregional tillgänglighet till Arlanda 10

Internationell tillgänglighet via sjöfart **11**
- Östersjötrafikens omfattning och betydelse 11
- Tillgänglighet till färjeterminalerna 13
- Isbrytare en förutsättning för internationell tillgänglighet 13

Källförteckning **14**

Ledamöter och tjänstepersoner **15**

Ställningstaganden

1. Den internationella tillgängligheten med tåg för Stockholm-Mälarregionen behöver förbättras, både vad gäller förbindelser mot Norge (Oslo) och kontinenten.
2. Investeringar i järnvägsinfrastrukturen är nödvändiga för att nå gällande internationell standard både för gods- och persontransporter samt för att säkra den framtida tillgängligheten via järnväg.
3. Det ska vara enkelt för resenärer att boka resor mellan EU-länder. Gemensamma biljett- och bokningssystem är ett krav och en förutsättning för att det internationella resandet med tåg ska nå sin fulla potential.
4. Arlanda ska vara Skandinaviens ledande flygplats och utgöra ett nationellt intresse.
5. Arlanda har en central betydelse för den nationella och internationella tillgängligheten. Arlandas funktion behöver stärkas med väl fungerade kopplingar mellan inrikes- och utrikestrafiken.
6. God internationell tillgänglighet bidrar till attraktionskraft och möjliggör nya näringslivsetableringar. För svensk konkurrenskraft och tillväxt behövs fler internationella direktförbindelser från Arlanda till strategiskt viktiga marknader i världen.
7. Stora volymer av högvärdigt gods ger förutsättningar för att bibehålla befintliga samt etablering av nya interkontinentala flyglinjer. Detta gynnar både gods- och persontransporter vilket skapar konkurrensfördelar för svenskt näringsliv.
8. Stockholm-Mälarregionen ska ha god tillgänglighet till Arlanda med kollektivtrafik. Kapaciteten på väg och järnväg behöver framtidssäkras så att den internationella tillgängligheten utvecklas. Nodstäderna ska ha snabba direktförbindelser med spårburen kollektivtrafik till Arlanda.
9. Stora resenärsflöden ställer krav på en effektiv användning av befintlig infrastruktur. Med kollektivtrafik frigörs kapacitet i transportsystemet och bidrar till minskad miljöpåverkan. Därför ska kollektivtrafiken vara det primära transportsättet till och från Arlanda. Transportsystemet ska planeras utifrån kollektivtrafiken för att säkerställa framkomlighet, minskade restider samt effektiva byten mellan transportslag.
10. Infrastrukturen i hamnområdena ska ge förutsättningar för passagerartrafik. Det ska vara enkelt att ta sig till och från hamnen med kollektivtrafik. Lättillgängliga terminaler ger förutsättningar för en god internationell tillgänglighet via sjöfart.
11. En förutsättning för att sjöfarten ska fungera vintertid är ett öppet vatten. Staten behöver säkerställa att det finns en väl fungerande isbrytarflotta.

För att Stockholm-Mälarregionen även fortsättningsvis ska vara en stark tillväxtmotor för Sverige är den internationella tillgängligheten och konkurrenskraften avgörande.

Bakgrund

Stockholm-Mälarregionen påverkas i hög grad av och är nära sammanlänkad med andra länder och regioner. Den internationella handeln och det internationella resandet ökar kontinuerligt och förutsätter väl fungerande transporter. Regionen hanterar över 33 miljoner resenärer per år mellan olika internationella destinationer.[1]

För att Stockholm-Mälarregionen även fortsättningsvis ska vara en stark tillväxtmotor för Sverige är den internationella tillgängligheten och konkurrenskraften avgörande. I detta har Arlanda och det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) en nyckelroll. Tillsammans med sjöfarten, där Östersjöområdet har en växande betydelse för Sveriges och Stockholm-Mälarregionens internationella utbyte.

En Bättre Sits är det transportpolitiska samarbetet mellan de åtta länen Stockholm, Sörmland, Uppsala, Västmanland, Örebro, Östergötland, Gävleborg och Gotland. Arbetet koordineras av Mälardalsrådet. Inom ramen för En Bättre Sits har länen enats om gemensamma mål om en sammanhållen, hållbar region med infrastruktur och kollektivtrafik som underlättar människors vardag samt en utvecklad handel och godstransporter i regionen.

Syfte

En Bättre Sits arbetar sedan 2018 med revideringen av den storregionala systemanalysen för transportinfrastrukturen i Stockholm-Mälarregionen. Arbetet leds av En Bättre Sits Lilla Gruppen med politisk representation på regional nivå. Under 2019 har arbetet delats in i olika temagrupper med politisk representation på såväl regional som kommunal nivå.

Framarbetade ställningstaganden från temagruppen ”Internationell tillgänglighet och konkurrenskraft” tas vidare in i En Bättre Sits arbete med Systemanalys 2020. Till det kommer även underlag från de andra tre temagrupperna ”Storregional kollektivtrafik”, ”Framtidens resande” och ”Storregional godsstrategi”.

Mål

Inom En Bättre Sits har de medverkande länen beslutat politiskt om gemensamma målsättningar för internationell tillgänglighet och konkurrenskraft inom ramen för de gemensamma transportpolitiska målen.[2]

Målet är att skapa ett transportsystem:

- där regionens och nationens internationella konkurrenskraft utvecklas och bidrar till attraktivitet
- där utvecklingen är långsiktigt hållbar - ekonomiskt, socialt och ekologiskt
- där samverkan, helhetssyn och utnyttjande av alla fyra trafikslagen leder till effektivitet
- där flerkärnighet och en förstorad arbetsmarknad främjar regional utveckling

[1] En Bättre Sits i Världen, Mälardalsrådet 2019.
[2] En Bättre Sits Storregional Systemanalys, Mälardalsrådet 2016.

Avgränsning och process

Internationell tillgänglighet- och konkurrenskraft är ett brett område som tangerar frågor inom temagrupperna gods och kollektivtrafik. En avgränsning har därför gjorts, där temagruppen Internationell tillgänglighet- och konkurrenskraft fokuserar på järnväg, flyg och sjöfart. Motiv till detta är:

- Tåget har potential att öka sin andel av det internationella resandet, framför allt mot Norge (Oslo) och kontinenten.
- Flyget är det dominerande transportslaget för längre utlandsresor.
- Färjetrafiken dominerar resandet till och från Finland och Baltikum.[3]

Därtill har temagruppen arbetat utifrån följande premisser:

- Gods berörs enbart när det finns en direkt koppling till internationella persontransporter.
- Kollektivtrafik inom Stockholm-Mälarregionen berörs endast utifrån internationell tillgänglighet, dvs transporter till och från Arlanda samt till färjeterminaler med internationell trafik.
- Befintliga rapporter och kunskapsunderlag används för temagruppens arbete. Resultatet av arbetet blir ett underlag med ställningstaganden för att stärka den internationella tillgängligheten och konkurrenskraften.

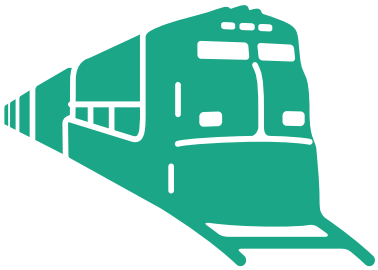
Temagruppens arbete har utgått från ett europeiskt perspektiv, kopplat till förutsättningar inom Stockholm-Mälarregionen. Kunskapsunderlag, presentationer och diskussioner har gett grunden för de ställningstaganden som finns i detta dokument. Dessa presenteras i de efterföljande avsnitten utifrån transportslag och utan inbördes prioriteringsordning. Varje kapitel inleds med temagruppens ställningstaganden som följs av en underbyggande text.

Stockholm-Mälarregionen hanterar över

33

miljoner resenärer per år mellan olika internationella destinationer.

INTERNATIONELL TILLGÄNGLIGHET VIA JÄRNVÄG



1. Den internationella tillgängligheten med tåg för Stockholm-Mälarregionen behöver förbättras, både vad gäller förbindelser mot Norge (Oslo) och kontinenten.
2. Investeringar i järnvägsinfrastrukturen är nödvändiga för att nå gällande internationell standard både för gods- och persontransporter samt för att säkra den framtida tillgängligheten via järnväg.
3. Det ska vara enkelt för resenärer att boka resor mellan EU-länder. Gemensamma biljett- och bokningssystem är ett krav och en förutsättning för att det internationella resandet med tåg ska nå sin fulla potential.

Det transeuropeiska transportnätverket (TEN-T)

Den 1 januari 2014 trädde den nya förordningen för det transeuropeiska transportnätverket (TEN-T) i kraft. TEN-T omfattar alla transportslag och fastställer EU:s politiska åtagande om ett sammanhållet europeiskt transportsystem utan flaskhalsar, som möjliggör ett effektivt fungerande av EU:s inre marknad.

[3] En Bättre Sits i Världen, Mälardalsrådet 2019.

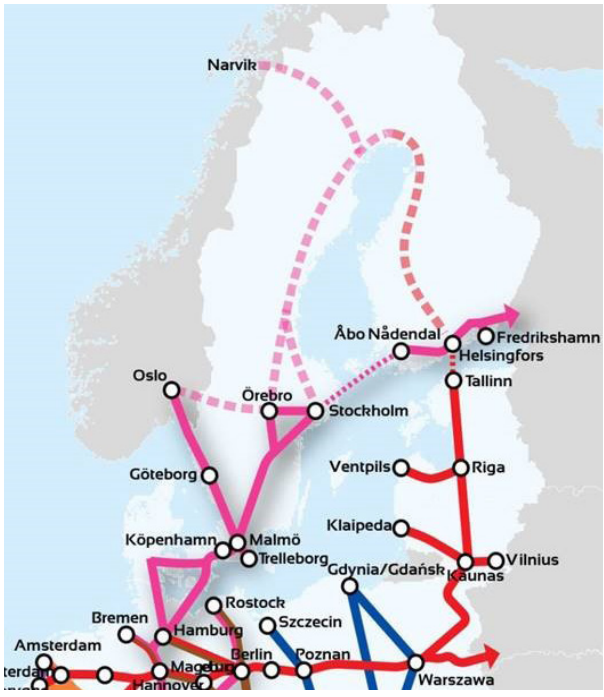
Det trans-europeiska nätet består av två nivåer; ett övergripande nät, som ska färdigställas till 2050, och ett stomnät, som ska färdigställas till 2030.

År 2023 ska EU-kommissionen presentera en översyn av TEN-T. Denna översyn har inletts av EU-kommissionen och ett förslag till ny förordning förväntas läggas fram under hösten 2021.[4] Det transeuropeiska nätet består av två nivåer; ett övergripande nät, som ska färdigställas till 2050, och ett stomnät, som ska färdigställas till 2030. Därtill de högst prioriterade långdistansflödena i Europa, de så kallade stomnätskorridorerna, som definieras inom ramen för Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF).[5]

Ett steg för att förverkliga stomnätet och stomnätskorridoren Scandinavian-Mediterranean (ScanMed) inom Stockholm-Mälarregionen är Ostlänken. Ostlänken är första delen av en ny stambana som länkar ihop regionen med Köpenhamn och Hamburg och byggs mellan Södertälje (Järna) och Linköping. Ostlänken ska stå färdig senast år 2035 och kommer att skapa mer kapacitet och snabbare förbindelser i stråket, vilket gynnar utvecklingen av regionen.[6]

Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF) 2021 – 2027

CEF är ett finansieringsverktyg för det transeuropeiska transportnätet. CEF är en del av EU:s programperiod för 2014–2020. För att kunna söka medfinansiering för en transportsträcka krävs det att sträckan är med i TEN-T och att den är identifierad i förordningen som styr finansieringsverktyget. I CEF definieras även de nio högst prioriterade sträckorna i det europeiska transportnätet, de så kallade stomnätskorridorerna. I dagsläget täcks endast delar av Sverige in av en sådan korridor: Malmö-Oslo och Malmö-Örebro-Stockholm vilka ingår i stomnätskorridoren ScanMed.[7]



Figur 1. Förslag till förlängning av ScanMed-korridoren.
Källa: TENtec, Europeiska kommissionen 2018.

Som ett led i arbetet med en ny långtidsbudget för EU för perioden 2021–2027 lade EU-kommissionen fram ett förslag till ny CEF i juni 2018, där bland annat en förlängning av ScanMed-korridoren föreslogs (se Figur 1).[8] Detta efter att den svenska regeringen ställt sig bakom berörda regioners ambition och i mars 2018 inlämnat en förfrågan att inkludera Botniska korridoren och sträckan Oslo-Stockholm i stomnätskorridoren ScanMed.

Arbetet med att få med nya länkar i korridoren måste vara både långsiktigt och strategiskt då det pågår i flera år. Ett exempel på detta är projektet Botniska korridoren som under lång tid arbetat aktivt på EU-nivå, för att argumentera för sträckans vikt för Europa. Projektets arbete fick genomslag i och med kommissionens ändringar av stomnätskorridorerna i sitt förslag till ny CEF. I detta långsiktiga strategiska arbete har den övergripande tanken varit att koppla samman korridorerna North Sea-Baltic och Scan-

[4] Förordning (EU) 1316/2013 och (EU) No 283/2014.
[5] En Bättre Sits i Världen, Mälardalsrådet 2019.
[6] Projekt Ostlänken, Trafikverket 2019.
[7] En Bättre Sits i Världen, Mälardalsrådet 2019.
[8] Förordning (EU) 1316/2013 och (EU) No 283/2014.

Med-korridorerna vid svensk-finska gränsen. Däremot inkluderades inte sträckan mellan Örebro-Oslo i EU-kommissionens förslag om ny dragning från 2021, utan kvarstår som en utpekad del av stomnätet.

Stockholm-Mälarregionen är i detta sammanhang ett viktigt skandinaviskt skärningsområde med transportflöden i samtliga väderstreck. Utbyggnaden av järnvägen, utvidgningen av ScanMed- korridoren och uppfyllandet av kriterierna för TEN-T:s stomnät är centralt för Stockholm-Mälardalsregionens internationella tillgänglighet, framförallt avseende tågtransporter till kontinenten och Norge (Oslo).[9]

Ett sammanhållet europeiskt transportsystem utan flaskhalsar

För Stockholm-Mälarregionen är det viktigt med ett sammanhållet europeiskt transportsystem utan flaskhalsar. Transportinfrastrukturen måste ses ur ett systemperspektiv när planering görs på nationell och europeisk nivå. Genomförandet av gemensamma standarder i hela TEN-T-nätet gynnar både planeringen av infrastruktursystemet och skapar förutsägbarhet för trafikeringen.



För trafiken handlar det om ett spårsystem som är likvärdigt i hela systemet, harmoniserade tåglängder för både gods- och persontåg mellan Sverige och Europa samt enkelhet för resenärer att boka tågbiljetter mellan EU-länder. För det senare är robusta datasystem en förutsättning som möjliggör en effektiv och säker delning av information.

INTERNATIONELL TILLGÄNGLIGHET VIA FLYG – ARLANDA

4. Arlanda ska vara Skandinaviens ledande flygplats och utgöra ett nationellt intresse.
5. Arlanda har en central betydelse för den nationella- och internationella tillgängligheten. Arlandas funktion behöver stärkas med väl fungerade kopplingar mellan inrikes- och utrikestrafiken.
6. God internationell tillgänglighet bidrar till attraktionskraft och möjliggör nya näringslivsetableringar. För svensk konkurrenskraft och tillväxt behövs fler internationella direktförbindelser från Arlanda till strategiskt viktiga marknader i världen.
7. Stora volymer av högvärdigt gods ger förutsättningar för att bibehålla befintliga- samt etablering av nya interkontinentala flyglinjer. Detta gynnar både gods- och persontransporter vilket skapar konkurrensfördelar för svenskt näringsliv.
8. Stockholm-Mälarregionen ska ha god tillgänglighet till Arlanda med kollektivtrafik. Kapaciteten på väg och järnväg behöver framtidssäkras så att den internationella tillgängligheten utvecklas. Nodstäderna ska ha snabba direktförbindelser med spårburen kollektivtrafik till Arlanda.
9. Stora resenärsflöden ställer krav på en effektiv användning av befintlig infrastruktur. Med kollektivtrafik frigörs kapacitet i transportsystemet och bidrar till minskad miljöpåverkan. Därför ska kollektivtrafiken vara det primära transportsättet till och från Arlanda. Transportsystemet ska planeras utifrån kollektivtrafiken för att säkerställa framkomlighet, minskade restider samt effektiva byten mellan transportslag.

[9] En Bättre Sits i världen, Mälardalsrådet 2019.

I det storregionala transportpolitiska samarbetet i En Bättre Sits finns en enighet om att Arlanda har en avgörande betydelse för den internationella tillgängligheten och som tillväxtmotor.

Ett nationellt intresse

Det finns inget annat trafikslag som erbjuder de möjligheter som flyget gör när det gäller att tillgodose behovet av långväga affärs- och privatresor. Arlanda har en särställning som landets primära flygplats för såväl inrikes- som utrikesflyg och är en utpekad nod i det transeuropeiska transportnätverkets stomnät.[10] I det storregionala transportpolitiska samarbetet i En Bättre Sits finns en enighet om att Arlanda har en avgörande betydelse för den internationella tillgängligheten och som tillväxtmotor.[11] Flygplatsen är även ett riksintresse. Att den kan upprätthålla sin primära funktion i transportsystemet och samhället är grundläggande för såväl regionens som landets utveckling.[12]

För att Arlanda ska stärka sin konkurrenskraft måste flygplatsen bli effektivare och mer tillgänglig för resenärer, flygbolag och andra aktörer som finns på flygplatsen. För att tillgodose och utveckla den internationella tillgängligheten krävs både fler internationella flyglinjer samt väl fungerande kopplingar till inrikesflyget. En del i utvecklingen kan vara nya mindre flygplan med längre räckvidd och lägre bränsleförbrukning som kan ge förutsättningar för fler direktlinjer. För att stärka Arlandas funktion som nod, behöver också flyget, som en del av tranpostsystemet, utvecklas i samverkan med andra transportslag i syfte att skapa ett effektivt och hållbart transportsystem i sin helhet.[13]

Enligt Swedavias prognoser för 2050 förväntas antalet passagerare fördubblas på Arlanda flygplats, främst till följd av ett ökat utrikesresande.[14] Oavsett omfattningen av passagerarökningen, måste en hållbar utbyggnad av både Arlanda flygplats och kringliggande infrastruktur påbörjas i tid för att hantera framtida trafikvolymer och samtidigt klara miljömålen. Redan i dag finns kapacitetsbrist, främst vad gäller uppställningsplatser för stora flygplan, men även andra delar av infrastrukturen är ansträngda. På sikt finns behov av utökad kapacitet både vad gäller rullbanor och terminaler.[15] Därtill behövs en ökad kapacitet för anslutande vägar och järnvägar, framför allt på E4:an och Ostkustbanan samt en förbindelse till Ostlänken mellan Järna-Stockholm.[16]

Samtidigt finns växande utmaningar kopplade till flygtransporternas utsläpp av växthusgaser och buller som behöver hanteras. Även om flyget genom teknikutveckling har effektiviserats och minskat utsläppen per flygkilometer spås de totala utsläppen öka till följd av en ökad trafikmängd. Flygets ökande utsläpp innebär en stor utmaning för landets högt ställda ambitioner för klimatet och miljön. Klimatfärdplanen för fossilfritt flyg pekar här ut ett antal nödvändiga åtgärder, däribland storskalig produktion av fossilfritt flygbränsle och elflyg.[17]

Swedavia jobbar därtill aktivt med att fasa ut fossila bränslen ur sin verksamhet och flygplatsen är klimatneutral avseende koldioxidut-

[10] Förordning (EU) 1316/2013 och 1315/2013.
[11] En Bättre Sits Storregional Systemanalys, Mälardalsrådet 2016.
[12] En svensk flygstrategi – för flygets roll i framtidens transportsystem, Näringsdepartementet N2017:2.
[13] Ibid.
[14] Långtidsprognos 2019-2050, Swedavia 2019.
[15] Stockholm Arlanda Airport Masterplan, Swedavia 2018.
[16] Analys av kapacitet för väg- och spårinfrastruktur som ansluter till Arlanda, Trafikverket 2018:160.
[17] Färdplan för fossilfri konkurrenskraft, Flygbranschen 2018.

släpp från den egna verksamheten.[18] En stor del, mer än hälften, av de flygplatsanknutna utsläppen relaterar dock till anslutande marktransporterna bland passagerare och anställda.[19] En fråga som knyter nära an till den storregionala tillgängligheten till flygplatsen, resenärernas färdmedelsval och möjligheterna att öka kollektivtrafikens andel av det totala resandet.

Arlanda som tillväxtmotor i Stockholm-Mälarregionen

Näringslivet i Stockholm-Mälarregionen, men också nationellt, är starkt beroende av Arlanda för utrikeshandel och utbyten med övriga världen. För näringslivet är tillgången till snabba och effektiva flygtransporter avgörande för att kunna utvecklas i en allt mer globaliserad och konkurrenspräglad ekonomi.[20]

Besöksnäringen växer kraftigt i Sverige och är också beroende av god internationell tillgänglighet. Genom att stärka tillgängligheten till Arlanda inom Stockholm-Mälarregionen kan besöksnäringen fortsätta utvecklas.[21] Flyget dominerar även svenskarnas mer långväga utlandsresor, där privatresandet utgör två tredjedelar av resandet via Arlanda.[22]

Bra internationella flygförbindelser är också centralt om Stockholm-Mälarregionen ska behålla och fortsätta attrahera globala aktörers huvudkontor. Det handlar inte bara om antalet destinationer utan även om frekvensen på avgångarna. Fler avgångar möjliggör en större flexibilitet för resenären som även bidrar till att resor kan genomföras över dagen.[23]

Flygfraktens roll för den internationella tillgängligheten

Flygfrakten hanterar omkring en procent av de globala varuflödena, men representerar över en tredjedel av den globala handeln i värdetermer.[24] Flygfrakten är viktig för många flygbolags ekonomi och kan utgöra 15–25 procent av intäkterna på vissa linjer.[25] Flygfrakten kan därmed vara avgörande för etablering av nya interkontinentala linjer. Exempel på branscher som är beroende av flygfrakt är elektronik och läkemedel, därtill den snabbt ökande e-handeln.

För näringslivet spelar flyget en avgörande roll för behovet av snabba, långväga transporter av högvärdigt gods och kritiska reservdelar. För många av företagen i Stockholmsregionen är Arlanda flygplats mycket viktig eller helt avgörande för verksamheten. Arlanda hanterar nära 60 procent av all flygfrakt i landet vilket motsvarar ca 250 000 ton per år.[26] Nedläggning av linjer kan få stora konsekvenser i produktionsbortfall och försämrade konkurrensvillkor för svenskt näringsliv. Att behålla och få nya interkontinentala linjer till Arlanda är därför en central fråga för Stockholm-Mälarregionens attraktivitet.

Flygfrakten hanterar omkring en procent av de globala varuflödena, men representerar över en tredjedel av den globala handeln i värdetermer.

[18] Miljörapport Stockholm Arlanda Airport, Swedavia 2017.
[19] Ibid.
[20] Flyget och företagen, SNS Förlag 2016.
[21] Ett land att besöka - En samlad politik för hållbar turism och växande besöksnäring (SOU 2017:95).
[22] En Bättre Sits i Världen, Mälardalsrådet 2019.
[23] En svensk flygstrategi – för flygets roll i framtidens transportsystem, Näringsdepartementet N2017:2.
[24] Flyget och företagen, SNS Förlag 2016.
[25] PM En Bättre Sits B2 flygplatser, Sweco 2013.
[26] Storregional godsstrategi, delrapport, Mälardalsrådet 2018.

Under 2018 hade Arlanda

26,8

miljoner passagerare

Storregional tillgänglighet till Arlanda

Flyget är en del av transportsystemet och måste utvecklas i samverkan med övriga trafikslag för att skapa ett effektivt och hållbart transportsystem i sin helhet.[27] För en väl fungerande internationell nod krävs det god tillgänglighet till Arlanda med kapacitet för såväl inrikesflyg som väg- och järnvägskapacitet för gods- och persontransporter. Det behövs en effektiv kollektivtrafik på både väg och järnväg som kan bära den stora volymen resenärer samt en fungerande tillgänglighet för övrig trafik.

Under 2018 hade Arlanda 26,8 miljoner passagerare, varav cirka 20 procent så kallade transitpassagerare, resenärer som inte lämnar flygplatsområdet med marktransporter. Det innebär att i genomsnitt 60 000 flygresenärer reser till eller från Arlanda med marktransporter varje dag. Ungefär hälften av alla anslutningsresor till flygplatsen sker med bil och hälften med kollektivtrafik.[28] Denna fördelning gäller även arbetsresorna för de cirka 18 000 personer som arbetar på flygplatsen, där hälften åker med bil som parkeras på området och hälften med kollektivtrafik.[29]

Vägsystemet till Arlanda är redan idag hårt belastat. Den förväntade dubbleringen av antalet resande till och från flygplatsen samt Airport City Stockholms planer om mer än en dubblering av antalet arbetstillfällen i flygplatsområdet kommer bidra till ytterligare belastning.[30] Dagens vägkapacitet behöver därför öka samtidigt som den tillgängliga kapaciteten behöver användas effektivare.

Den sammanlagda belastningen på vägsystemet av väntad utveckling riskerar att leda till överbelastning. Det kommer att krävas åtgärder för ökad vägkapacitet, och kapaciteten behöver användas effektivare. Det är också väsentligt att området planeras så att kollektivtrafiken blir ett möjligt och attraktivt alternativ för det stora flertalet resor.

En avlastning av vägsystemet - framförallt på E4:an - genom trafikstyrning, ekonomiska styrmedel och överflyttning till kollektivtrafik med buss och på järnväg är avgörande för att på längre sikt hantera tillgängligheten till Arlanda. För att klara en överflyttning från väg till järnväg och en hållbar trafikutveckling i perspektiven 2040 och än mer 2070 behöver järnvägssystemet utvecklas både avseende infrastruktur och trafik, men påverkas av avtalet för Arlandabanan. En utvecklad trafikering med pendeltåg och möjligheten att utnyttja tillgänglig kapacitet i regionaltågen mellan Stockholm C och Arlanda är åtgärder där avtalet ger begränsningar.[31]

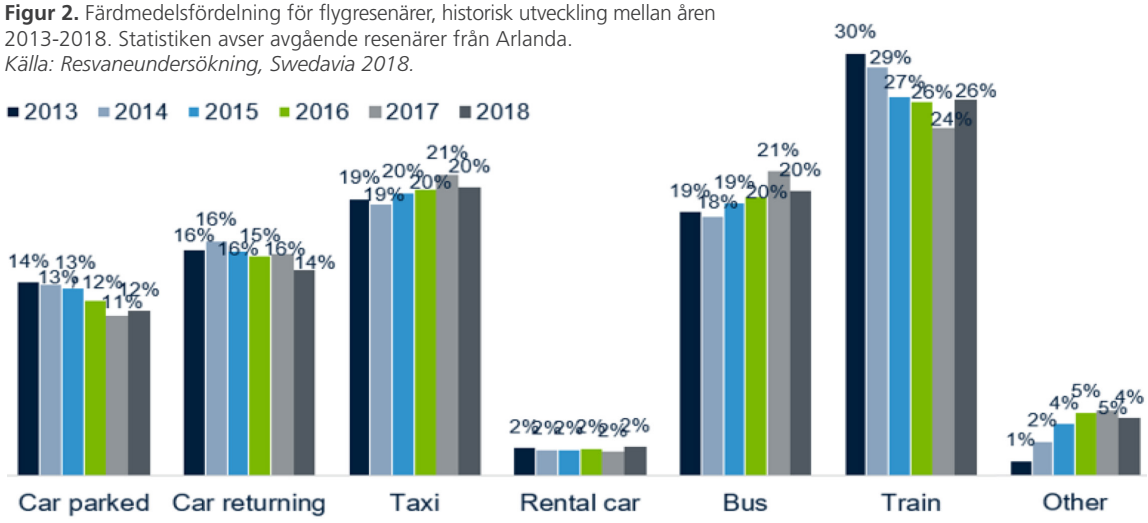
Den stationsavgift som passagerare med pendel-, regional- och fjärrtåg måste betala vid av- och påstigning vid Arlanda C motverkar ett hållbart resande till Arlanda. Stationsavgiften medför att kollektivtrafikens konkurrenskraft mot bilen försvagas, vilket riskerar leda till ett ökat behov av investeringar i väginfrastrukturen till Arlanda.

[27] En svensk flygstrategi – för flygets roll i framtidens transportsystem, Näringsdepartementet N2017:2.
[28] Resvaneundersökning, Swedavia 2018.
[29] Analys av kapacitet för väg- och spårinfrastruktur som ansluter till Arlanda, Trafikverket 2018:160.
[30] Delregional utvecklingsplan för Arlandaregionen, Arlandaregionen 2016.
[31] Analys av kapacitet för väg- och spårinfrastruktur som ansluter till Arlanda, Trafikverket 2018:160.

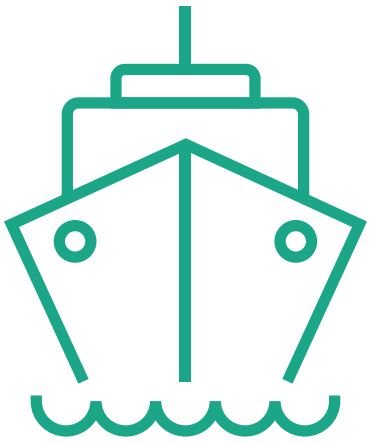
Då stationsavgiften grundas på statens avtal för Arlandabanan behöver staten ta ett ansvar för att minska avgiftens negativa påverkan på kollektivtrafikens konkurrenskraft.

Utöver åtgärder för en förstärkt kapacitet i kollektivtrafiken krävs även åtgärder för att öka efterfrågan. Incitament behöver skapas genom styrmedel och en ökad attraktivitet för kollektivtrafiken. Ytterligare styrmedel för att minska bilresandet, utöver de som redan finns idag, skulle däremot enligt analyser bli orimligt höga. Detta kan i sin tur påverka attraktiviteten för flygplatsen och arbetsplatsområdet.[32]

Figur 2. Färdmedelsfördelning för flygresenärer, historisk utveckling mellan åren 2013-2018. Statistiken avser avgående resenärer från Arlanda.
Källa: Resvaneundersökning, Swedavia 2018.



INTERNATIONELL TILLGÄNGLIGHET VIA SJÖFART



10. Infrastrukturen i hamnområdena ska ge förutsättningar för passagerartrafik. Det ska vara enkelt att ta sig till och från hamnen med kollektivtrafik. Lättillgängliga terminaler ger förutsättningar för en god internationell tillgänglighet via sjöfart.
11. En förutsättning för att sjöfarten ska fungera vintertid är ett öppet vatten. Staten behöver säkerställa att det finns en väl fungerande isbrytarflotta.

Östersjötrafikens omfattning och betydelse

Stockholm-Mälarregionen har internationella färjeförbindelser med Finland, Baltikum och Polen. Trafiken bedrivs till stor del genom en kombination av kryssning, reguljär passagerartrafik och godstransporter och går från hamnarna i Stockholm, Nynäshamn, Kapellskär och Grisslehamn, samtliga i Stockholms län. Reguljär trafik finns till Åbo, Helsingfors och Åland i Finland, Tallinn och Paldiski i Estland, Riga och Ventspils i Lettland samt Gdansk i Polen.[33]

[32] Ibid.
[33] En Bättre Sits i Världen, Mälardalsrådet 2019.

Färjeförbindelserna är också viktiga för utrikeshandeln och då framför allt den växande handeln i Östersjöregionen.

Årligen reser drygt tolv miljoner människor med färjor till och från Stockholms hamnar.[34] Enbart från Värtahamnen ankommer och avgår varje dag passagerarfärjor med en kapacitet om över 12 500 sängplatser. Resenärerna kommer framför allt från Finland och Baltikum, men via vattenvägen kommer även allt fler internationella besökare från bland annat Kina, som Helsingfors har utvecklade flygförbindelser till.[35] Även om det till stor del handlar om dagsbesök medför dessa resenärer ändå ett rejält tillskott för besöksnäringen i regionen. Färjetrafiken inbringar årligen fem miljarder kronor till Stockholmsregionen och sysselsätter cirka 4 100 personer per år.[36]

För många inflyttade är färjetrafiken ett viktigt alternativ för att hålla kontakten med anhöriga. Detta gäller inte minst Finland, men i ökande grad även Polen och Baltikum. Finland är därtill sedan länge ett populärt resmål bland svenska turister och på senare år även den estniska huvudstaden Tallinn. För linjerna till Finland och Estland är möjligheten till skattefri försäljning genom anlöp till Åland, som ur skattehänseende räknas som utanför EU, en viktig del av lönsamheten.[37]

Färjeförbindelserna är också viktiga för utrikeshandeln och då framför allt den växande handeln i Östersjöregionen.[38] Exempelvis transporteras över 80 procent av den icke bulkrelaterade frakten mellan Sverige och Finland av passagerarfartygen. En viktig del av rederiernas verksamhet och lönsamhet består av att frakta gods mellan framför allt Sverige och Finland/Baltikum. I detta ingår även en stor mängd transittrafik mellan länderna.[39]

Sjöfarten står för en betydligt större del av sina infrastrukturkostnader än övriga trafikslag. Via farledsavgifter, som rederierna betalar när de trafikerar svenska hamnar, bekostas underhåll, muddring, isbrytning av farleder och dessutom myndighetskostnaderna för Sjöfartsverket. 2018 infördes en helt ny modell för uttaget av farledsavgifter vilket för många rederier innebär ökade kostnader. De nya farledsavgifterna bedöms slå särskilt hårt mot den internationella kryssnings- och färjetrafiken.[40] Även för godstransporterna har farledsavgifterna en negativ påverkan. Trafikanalys uppger i sin rapport att de har svårt att se hur det nya systemet skulle kunna bidra till det övergripande målet om att flytta långväga lastbilstransporter till sjöfart. För vissa utpekade delar såg Trafikanalys att avgiftsmodellen dessutom skulle kunna innebära en risk för överflyttning till väg från sjöfart.[41]

Sjöfarten är idag inne i en omvandling där traditionell tjockolja överges till förmån för bränslen som är bättre för såväl närmiljö som för klimat. Dessa bränslen måste finnas tillgängliga i kvantitet och till ett pris som gör det möjligt att använda dem istället för mindre miljövänliga alternativ. Därtill är det viktigt att säkerställa att kapacitet för el finns i hamnar såväl för landanslutning som för laddning av fartyg.[42]

[34] Sveriges största passagerarhamn, Stockholms Hamnar 2018
[35] Kampen om kajerna. En rapport om sjöfarten i Stockholm. Stockholms handelskammare 2017:01.
[36] Ibid.
[37] En Bättre Sits i Världen, Mälardalsrådet 2019.
[38] Ibid.
[39] Kampen om kajerna. En rapport om sjöfarten i Stockholm. Stockholms handelskammare 2017:01.
[40] Ibid.
[41] Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation, Trafikanalys, rapport 2018:12.
[42] Kampen om kajerna. En rapport om sjöfarten i Stockholm. Stockholms handelskammare 2017:01.

Tillgänglighet till färjeterminalerna

Färjetrafiken utgår till stor del från hamnar i centrala Stockholm och utvecklas i en riktning mot större fartyg och därmed större gods- och passagerarvolymer. Detta leder under vissa tider till en hög belastning på vägnätet med trängsel och kapacitetsbrister. Samtidigt har färjeterminalerna i Stockholm-Mälarregionen generellt svaga kopplingar till anslutande kollektivtrafik, trots stora passagerarvolymer.[43] Detta utgör ett problem för den internationella tillgängligheten via sjöfart, men också upplevelsen av Stockholm-Mälarregionen som besöksmål.

Situationen är särskilt bristfällig för funktionshindrade. Terminalmiljöerna är stökiga, otillgängliga och det saknas faciliteter för att ta emot resenärerna. Skyltningen och kommunikationerna från terminalerna in till staden är undermålig och resenärerna tvingas många gånger att promenera hela sträckan.[44]

Rederierna tar ett stort ansvar för de anslutande landtransporterna. Till hamnar i Stockholmsområdet bussar exempelvis Viking Line in passagerare från drygt 60 orter i landet, varav en stor del är från Stockholm-Mälarregionen. Därtill finns transittrafik från centrala Stockholm.[45] De andra rederierna har liknande lösningar. Det ersätter dock inte en fungerande kollektivtrafikförsörjning, utan bör ses som ett komplement.

De internationellt trafikerade hamnarna med passagerartrafik bör ha en fungerande kollektivtrafikförsörjning. Det behöver också finnas fungerande trafiklösningar för de passagerare som reser med bil. Det är angeläget att utveckla terminallägena för att de ska upplevas både välkomnande och funktionella för alla resenärer.

Isbrytare en förutsättning för internationell tillgänglighet

De färjor som trafikerar Östersjön är isklassade men kan under stränga vintermånader vara i behov av hjälp från isbrytare för att ta sig fram i farlederna. Av Sveriges fem statliga isbrytare togs fyra i bruk på 1970-talet och den femte år 1988. En studie som Sjöfartsverket har gjort visar att den befintliga flottan behöver ersättas med fem nya isbrytare innan 2030 för att vintersjöfarten ska kunna säkerställas i framtiden.[46] I dagsläget kan endast en av de befintliga isbrytarna göra en 31 meter bred isränna, vilket förutsätts bli standard i framtiden. Kostnaden för att köpa nya isbrytare beräknas till 1,1–1,3 miljarder per fartyg.[47] Det är angeläget att staten avsätter tillräckligt med resurser för att framtidssäkra den internationella tillgängligheten med sjöfart även under vintertid.

Av Sveriges

5

statliga isbrytare togs fyra i bruk på 1970-talet och den femte 1988.

[43] Kampen om kajerna. En rapport om sjöfarten i Stockholm. Stockholms handelskammare 2017:01.
[44] Viking Line, presentation 15 november 2019.
[45] Anslutningsbussar, Viking Line 2019.
[46] Projekt Isbrytare 2020, Sjöfartsverket, 2017.
[47] Ibid.

Källförteckning

Analys av kapacitet för väg- och spårinfrastruktur som ansluter till Arlanda, Trafikverket 2018:160
Anslutningsbussar, Viking Line 2019
Delregional utvecklingsplan för Arlandaregionen, Arlandaregionen 2016
En Bättre Sits i Världen, Mälardalsrådet 2019
En Bättre Sits Storregional Systemanalys, Mälardalsrådet 2016
En svensk flygstrategi – för flygets roll i framtidens transportsystem, Näringsdepartementet N2017:2
Ett land att besöka - En samlad politik för hållbar turism och växande besöksnäring (SOU 2017:95)
Flyget och företagen, SNS Förlag 2016
Färdplan för fossilfri konkurrenskraft, Flygbranschen 2018
Förordning (EU) 1316/2013
Förordning (EU) 283/2014
Kampen om kajerna. En rapport om sjöfarten i Stockholm. Stockholms handelskammare 2017:01
Långtidsprognos 2019-2050, Swedavia 2019
Miljörapport Stockholm Arlanda Airport, Swedavia 2017
PM En Bättre Sits B2 flygplatser, Sweco 2013
Projekt Isbrytare 2020, Sjöfartsverket, 2017
Projekt Ostlänken, Trafikverket 2019.
Resvaneundersökning, Swedavia 2018
Stockholm Arlanda Airport Masterplan, Swedavia 2018
Storregional godsstrategi, delrapport, Mälardalsrådet 2018
Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation, Trafikanalys, rapport 2018:1
Sveriges största passagerarhamn, Stockholms Hamnar 2018
TENtec, Europeiska kommissionen 2018
Viking Line, presentation 15 november 2019

En Bättre Sits temagrupp Internationell tillgänglighet och konkurrenskraft

Ledamöter

Johan Örjes (C), Region Uppsala, ordförande
Jens Sjöström (S), Region Stockholm, vice ordförande
Fredrik Ahlstedt (M), Uppsala kommun
Muharrem Demirok (C), Linköpings kommun
Peter Evansson (S), Knivsta kommun
Meit Fohlin (S), Region Gotland
Urban Granström (S), Nyköpings kommun
Leif Gripestam (M), Region Stockholm
Karl Henriksson (KD), Huddinge kommun
Olof Holst (M), Sigtuna kommun
Jacob Högfeldt (M), Strängnäs kommun
Tomas Högström (M), Region Västmanland
Fredrik Åberg Jönsson (V), Region Gävleborg
Magnus Lagergren (KD), Region Örebro län
Ullis Sandberg (S), Örebro kommun
Martin Tollén (S), Region Östergötland
Karin Wanngård (S), Stockholms stad
Anders Wigelsbo (C), Sala kommun

Tjänstepersoner

Jessica Cedergren, Region Västmanland, sammankallande
Dino Keljalic, Region Örebro län, sammankallande
Fredrik Elgh, Swedavia
Jenny Emerén, Handelskammaren Mälardalen
Sofia Heldemar, Trafikverket Stockholm
Tomas Holmlund, Trafikverket Öst
Tove Holmström, Linköpings kommun
Johan Lindsten, Swedavia
Katharina Staflund, Region Uppsala
Lars Sundblad, Sigtuna kommun
Christian Udin, Nyköpings kommun
Josefin Årevall, Region Stockholm

En Bättre Sits är det transportpolitiska samarbetet mellan de åtta länen Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Sörmland, Östergötland, Gotland och Gävleborg. Arbetet koordineras av Mälardalsrådet. 2018-2020 uppdateras den Storregionala Systemanalysen för transportinfrastruktursystemet i Stockholm-Mälarregionen. En Bättre Sits temagrupp Internationell tillgänglighet och konkurrenskraft lämnar följande underlags-rapport med 11 ställningstaganden för internationell tillgänglighet och konkurrenskraft.



MÄLARDALSRÅDET
malardalsradet.se

Mälardalsrådet driver medlemmarnas frågor för konkreta resultat inom infrastruktur, innovation, kompetensförsörjning, maritim samverkan och internationella jämförelser. Vi samlar Stockholm-Mälarregionens kommuner och regioner till en dynamisk mötesplats för politik, näringsliv och akademi.

EN BÄTTRE SITS



Framtidens resande i Stockholm-Mälarregionen

Rapport från En Bättre Sits temagrupp Framtidens resande

MÄLARDALSRÅDET

Innehåll:

1. Inledning 3
- 1.1 Bakgrund 3
- 1.2 Syfte 3
- 1.3 Avgränsning 4
- 1.4 Metod och process 4

2. Mål 6
- 2.1 En Bättre Sits målsättningar 6
- 2.2 Nationella mål 6
- 2.3 EU:s transportpolitik 8

3. Nuläge 9

4. Trender i transportsystemet 12
- 4.1 Trafikverkets trender 12
- 4.2 Trenderna och Stockholm-Mälarregionen 13

5. Trendanalys genom utforskande scenarier 14
- 5.1 Scenarier för att utforska framtiden 14
- 5.2 Trendanalys: Ett alltmer digitalt baserat och automatiserat transportsystem 15
- 5.3 Trendanalys: Kraven på fossilfrihet och minskade utsläpp skärps 18
- 5.4 Trendanalys: Fortsatt tryck på hög tillgänglighet och goda transportmöjligheter 20

6. Analys – trendernas påverkan på målen 22
- 6.1 Digitaliseringen, delad mobilitet och kollektivtrafik 22
- 6.2 Teknikutveckling och hållbarhet 24
- 6.3 Tillgänglighet i städer, tätorter och landsbygder 24
- 6.4 Gemensam handling och fördjupad kunskapsinhämtning för att hantera osäkerheter 25
- 6.5 Befolkningsutveckling, markanvändning och attraktivitet 26

7. Slutsatser och rekommendationer 27
- 7.1 Förstärkning av kollektivtrafikens funktion 27
- 7.2 Samordnade satsningar på elektrifiering 28
- 7.3 En hållbar teknikutveckling 28
- 7.4 Digital tillgänglighet 28
- 7.5 Styrmedel och effektiv användning av infrastruktur och investeringar 29
- 7.6 Resurser, finansiering och storregionalt ledarskap 29

Källförteckning 30

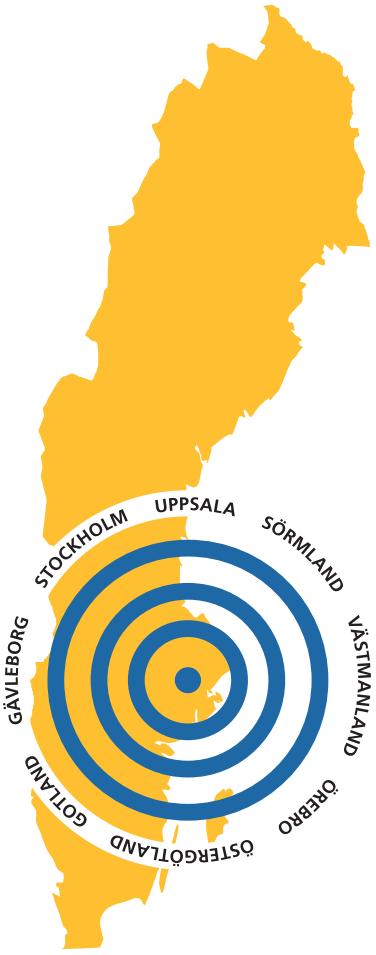
En Bättre Sits temagrupp 31

1. Inledning

Stockholm-Mälarregionen växer och kommer att fortsätta växa. De åtta länen Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Sörmland, Östergötland, Gotland och Gävleborg utgör en i flera avseenden sammanflätad enhet, med en ledande roll i hela Sveriges utveckling och konkurrenskraft. För att kunna matcha den fortsatta utvecklingen av transporter, arbetsplatser och nya bostäder samarbetar länen och kommunerna i Stockholm-Mälarregionen i Mälardalsrådets En Bättre Sits-process. I En Bättre Sits (EBS) bedrivs arbetet för att möta utvecklingen och framtidens resande med en välfungerande transportinfrastruktur.

1.1 Bakgrund

Transportsystemet är under ständig förändring och det är svårt att förutse hur ny teknik och förändrade beteenden kan påverka spelplanen i ett 2030/2050-perspektiv. Det finns således ett behov av att bedriva omvärldsbevakning för att hantera osäkerheter i framtiden och skapa en beredskap inför framtida beslut. En ökad förståelse kring trender och deras möjliga konsekvenser bidrar till mer robusta beslut i den strategiska samhällsplaneringen. Genom att identifiera pågående trender och resonera kring deras konsekvenser för Stockholm-Mälarregionen, erhålls strategisk kunskap som kan vara vägledande i förhållande till redan uppsatta mål.



En Bättre Sits är det transportpolitiska samarbetet mellan de åtta länen Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Sörmland, Östergötland, Gotland och Gävleborg. Arbetet koordineras av Mälardalsrådet. Inom ramen för En Bättre Sits har länen enats om gemensamma mål om en sammanhållen, hållbar region med infrastruktur och kollektivtrafik som underlättar människors vardag samt utvecklad handel och godstransporter i regionen.

1.2 Syfte

Sedan 2017 arbetar En Bättre Sits med uppdateringen av den storregionala systemanalysen för transportinfrastruktursystemet i Stockholm-Mälarregionen. Arbetet leds av En Bättre Sits Lilla Gruppen med politisk representation från Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Sörmland, Östergötland och Gotland.

För att ta ett helhetsgrepp om förutsättningarna för framtidens resande i Stockholm-Mälarregionen och belysa vägen mot En Bättre Sits-målen i ett 2030/2050-perspektiv tillsattes en särskild temagrupp kallad ”Framtidens resande” hösten 2018.

[1] En Bättre Sits Storregional Systemanalys, Mälardalsrådet, 2016.

Gruppens arbete kopplar ihop perspektiven: vad aktörerna vill göra (nuvarande En Bättre Sits-mål), bör göra (trender) och kan göra (möjligheter att påverka).

Temagruppens uppdrag har varit att utifrån EBS-målen och omvärldens behov, förutsättningar och målsättningar analysera trenderna i transportsystemet och hur dessa påverkar förutsättningarna för Stockholm-Mälarregionens transportinfrastruktursystem i ett 2030/2050-perspektiv. Andra aspekter att beakta har varit hur ny teknik och förändrade beteenden påverkar framtidens resande. Temagruppen har utifrån detta och i denna rapport sammanfattat förslag på hur utvecklingen kan mötas genom En Bättre Sits med politisk påverkan och samarbete mellan länen och kommunerna i Stockholm-Mälarregionen.

Temagruppens arbete kopplar ihop perspektiven: vad aktörerna vill göra (nuvarande En Bättre Sits-mål), bör göra (trender) och kan göra (möjligheter att påverka). Underlag från gruppen tas vidare in i En Bättre Sits arbete med Systemanalys 2020. Till det kommer underlag från de andra tre temagrupperna ”Storregional kollektivtrafik”, ”Internationell tillgänglighet- och konkurrenskraft” och ”Storregional godsstrategi”.

1.3 Avgränsning

Denna rapport beaktar olika framtidsbilder gällande resande inom de regioner som ingår i En Bättre Sits utifrån ett 2030/2050 års-perspektiv. Valet av inriktningar på trender och scenarier i denna rapport gör inte anspråk på att vara heltäckande, men motsvarar perspektiven i temagruppen. Rapporten bör ses som ett urval av trender och konsekvenser som temagruppen Framtidens resande har identifierat som särskilt betydelsefulla i arbetet med Storregional Systemanalys 2020.

1.4 Metod och process

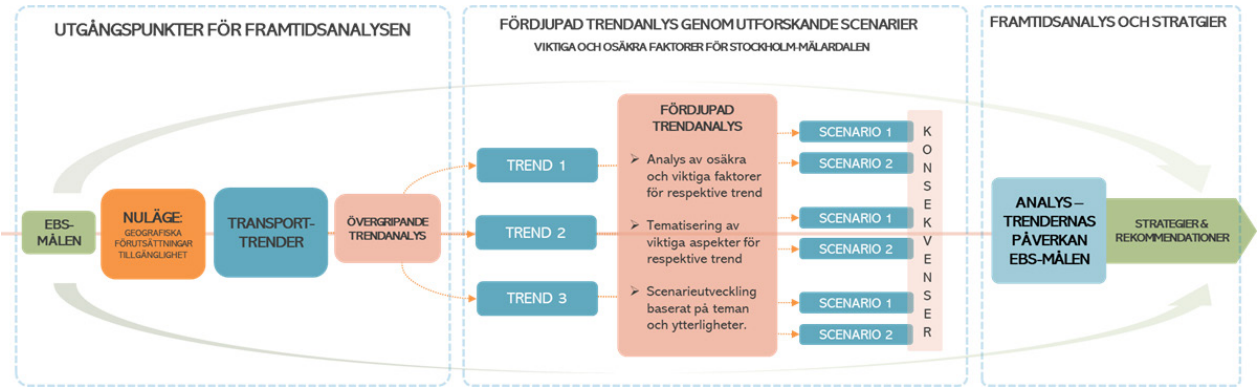
Utifrån temagruppens syfte och målet med denna rapport har en arbetsprocess med olika delmoment genomförts. Processen har inkluderat analys av tidigare genomförda utredningar och underlag, men även ett antal olika workshops och dialogmöten för att utveckla underlaget. Arbetsprocessen som genomförts kan sammanfattas i tre olika delmoment (se även figur 1-1):

1. Utgångspunkter för framtidsanalysen och övergripande trendanalys
   a. EBS-målen
   b. Nuläge
   c. Transporttrender
   d. Övergripande analys av trender

2. Fördjupad trendanalys genom utforskande scenarier
   a. Fördjupad analys av respektive trend baserat på osäkra och viktiga faktorer
   b. Utvecklande av utforskande scenarier
   c. Konsekvensanalys

3. Analys och strategier
   a. Analys av trendernas påverkan på EBS-målen
   b. Strategi och rekommendationer

Figur 1-1. Arbetsprocess för temagruppen och olika delmoment.



I ett första delmoment har en nulägesanalys tagits fram och en övergripande trendanalys genomförts. Den övergripande trendanalysen baseras till stor del på Trafikverkets omvärldsanalys från 2018[2], men för att konkretisera viktiga transporttrender utifrån ett Stockholm-Mälarregionsperspektiv genomfördes en framåtblickande workshop under Mälartinget 2019. Deltagarna på Mälartinget, drygt 350 representanter från Stockholm-Mälarregionens kommuner, regioner, akademi och näringsliv, diskuterade vilka av Trafikverkets fem transporttrender (se avsnitt 4.1) som förväntades påverka mest i Stockholm–Mälarregionen i ett 2030/2050-perspektiv. Utifrån dessa diskussioner valde temagruppen Framtidens resande att gå vidare med tre av dessa trender (se avsnitt 4.2): Ett alltmer digitalt baserat och automatiserat transportsystem, Skärpta krav på fossilfrihet och minskade utsläpp, Fortsatt tryck på hög tillgänglighet och goda transportmöjligheter.

I det andra delmomentet har en fördjupad trendanalys genomförts. Med de tre trenderna som utgångspunkt har temagruppen utvecklat ett antal utforskande ytterlighetsscenarier kopplat till respektive deltrend. I detta ingick att genomföra en fördjupad trendanalys av viktiga och osäkra faktorer för Stockholm-Mälarregionen, samt att tematisera dessa faktorer. Syftet var att identifiera gemensamma viktiga teman för att utforska osäkerheterna kring trendernas påverkan. Utifrån scenarierna genomfördes även konsekvensanalyser med fokus på tre aspekter; tillgänglighet, rättvisa och miljö/hållbarhet.

I det sista delmomentet har en framtidsanalys genomförts med fokus på hur EBS-målen påverkas av trendernas utveckling samt hur detta påverkar förutsättningarna för Stockholm-Mälarregionens transportinfrastruktursystem i ett 2030/2050-perspektiv.

Avslutningsvis ges ett antal konkreta rekommendationer kring vilka strategier som behöver utvecklas inom En Bättre Sits.

[2] Trender i transportsystemet, Trafikverket, 2018

2. Mål

En viktig utgångspunkt är En Bättre Sits-målen, de nationella transportpolitiska målen och de övergripande målen för EU:s transportpolitik.



2.1 En Bättre Sits målsättningar

Inom ramen för En Bättre Sits har länen enats om övergripande och gemensamma storregionala mål för transportsystemet i Stockholm–Mälarregionen.[3] Målen är politiskt antagna i regionerna 2006, med revidering 2012.

Målet är att skapa ett transportsystem:

- *Där regionens och nationens internationella konkurrenskraft utvecklas och bidrar till attraktivitet för de samverkande länen i Stockholm–Mälarregionen*
- *Där utvecklingen är långsiktigt hållbar – ekonomiskt, socialt och ekologiskt*
- *Där samverkan, helhetssyn och utnyttjande av alla fyra trafikslagen leder till effektivitet*
- *Där flerkärnighet och en förstorad arbetsmarknad främjar regional utveckling*

2.2 Nationella mål

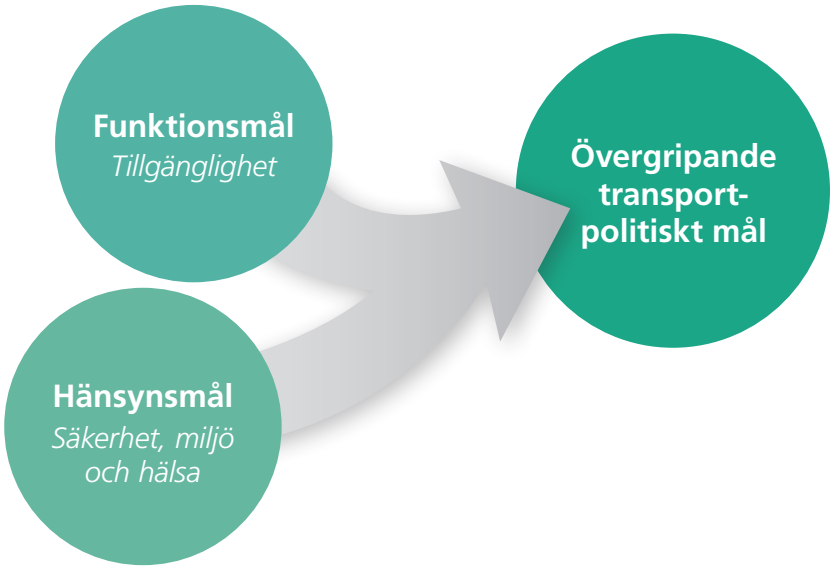
En Bättre Sits-målen knyter an till de övergripande transportpolitiska målen på nationell nivå – att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Målet består av två delar, ett funktionsmål och ett hänsynsmål.[4] Se figur 2-1.

Funktionsmålet lyder ”Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.”

Hänsynsmålet lyder ”Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och att ökad hälsa uppnås.”[5]

[3] EBS (2016) Storregional systemanalys.
[4] Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt, Regeringens proposition 2008/09:35.
[5] Ibid.

Figur 2-1. Transportpolitisk målstruktur. Källa: Prop.2008/09:93[6]



Därtill de av riksdagen beslutade transportpolitiska principerna:

- *Kunderna ska ges stor valfrihet att bestämma hur de vill resa och hur en transport ska utföras*
- *Beslut om transportproduktion bör ske i decentraliserade former*
- *Samverkan inom och mellan olika trafikslag ska främjas*
- *Konkurrensen mellan olika trafikutövare och olika transportalternativ ska främjas*

Trafikens samhällsekonomiska kostnader ska vara en utgångspunkt när transportpolitiska styrmedel utformas. En Bättre Sits beaktar även målen för den svenska klimat- och energipolitiken, som till år 2020 är:

- *40 procents minskning av klimatutsläppen jämfört med år 1990, för de utsläpp som inte ingår i EU:s system för handel med utsläppsrätter minst 50 procent förnybar energi*
- *20 procent effektivare energianvändning jämfört med år 2008*
- *Minst 10 procent förnybar energi i transportsektorn*

Dessa har kompletterats genom ny klimatlag baserad på Miljömålsberedningens förslag, som trädde i kraft i januari 2018.[7] Denna innebär att Sverige senast år 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären. Vidare anges att utsläppen i Sverige i de sektorer som omfattas av EU:s ansvarsfördelningsförordning senast år 2030 bör vara minst 63 procent lägre än utsläppen 1990, och minst 75 procent lägre år 2040. Utsläppen från inrikes transporter ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010.

Utsläppen från inrikes transporter ska minska med minst

70

procent senast år 2030 jämfört med 2010.

[6] Mål för framtidens resor och transporter. Regeringens proposition 2008/09:93.
[7] Klimatpolitiska ramverket. Regeringen 2018.

2.3 EU:s transportpolitik

Det övergripande målet för europeisk transportpolitik är att få till stånd ett system som stöder ekonomiska framsteg, ökar konkurrenskraften och erbjuder transporttjänster med hög kvalitet samtidigt som resurserna används effektivare.[8] Förverkligandet av den inre marknaden är ett prioriterat mål, vilket förutsätter fungerande transporter inom och mellan medlemsstaterna samt EES-anslutna länder.

Visionen för det framtida transportsystemet år 2050 är:

- *60 procents utsläppsminskning från transportsektorn samtidigt som den fria rörligheten säkerställs*
- *Överflyttning av vägtransporter över 300 kilometer till övriga transportmedel;*
  30 procent till år 2030 och 50 procent till år 2050
- *Ett effektivt stomnät för transporter mellan städer och regioner, kompletterat med ett övergripande transportnät som ansluter hela Europa till stomnätet (TEN-T)*
- *Globala långdistansresor och interkontinentala transporter på lika konkurrensvillkor*

Målen för det transeuropeiska transportnätet ligger väl i linje med de svenska transportpolitiska målen, där båda understryker den gränsöverskridande dimensionen. För att understödja en samordnad gränsöverskridande utveckling har så kallade stomnätskorridorer inrättats inom EU och grannländerna.

Stockholm-Mälarregionen i världen

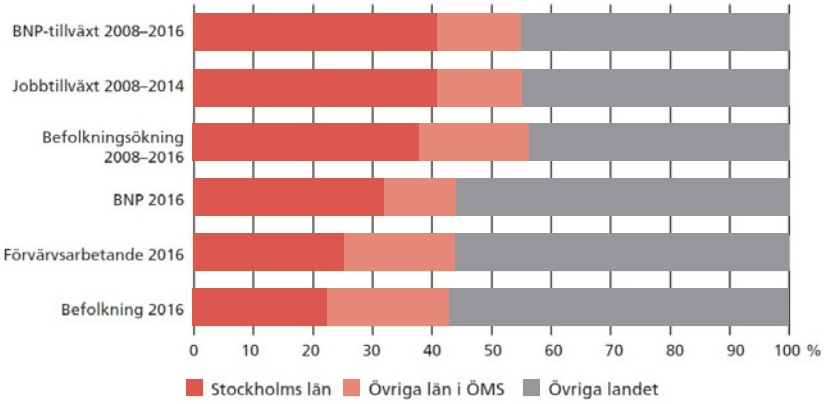
Stockholm-Mälarregionen är i hög grad sammanlänkad med andra länder och regioner. Den internationella handeln och det internationella resandet ökar kontinuerligt i betydelse och förutsätter väl fungerande transporter. Framför allt i ett Östersjö- och Europaperspektiv samt med hänsyn till den växande asiatiska marknaden och det omfattande utbytet med Nordamerika. Läs mer i En Bättre Sits i världen (2019).

[8] EU-kommissionens vitbok för transportpolitiken, 2011

3. Nuläge

I Stockholm-Mälarregionen bor 4,15 miljoner människor, en siffra som beräknas öka till 5,7 miljoner år 2050. Sysselsättningen förväntas stiga från 2 miljoner till 2,75 miljoner 2050. Det motsvarar ett tillskott med nästan 1,6 miljoner invånare och drygt 700 000 arbetstillfällen.[9] Idag sker 750 000 pendlingsresor över kommungräns varje dag, varav 200 000 över länsgräns.[10] Antalet pendlingsresor förväntas öka i takt med befolkningstillväxten. Till det kommer större volymer av gods, där godstransporterna beräknas öka med 65 procent fram till 2040.[11]

Figur 3-1. Stockholm-Mälarregionens andel av rikets befolkning, tillväxt och förvärvsarbetande (ÖMS 2050)



Infrastrukturen i Stockholm-Mälarregionen är idag delvis mycket ansträngd, med påtagliga kapacitetsproblemen och trängseleffekter inom regionen, framför allt i dess centrala delar men också i andra orter och stråk. Kostnader för trängsel och förseningar har beräknats överstiga 6 miljarder kronor per år enbart i Stockholmsregionen.[12] Det ställer högre krav på tillgången till effektiva och hållbara person- och godstransporter i Stockholm-Mälarregionen.

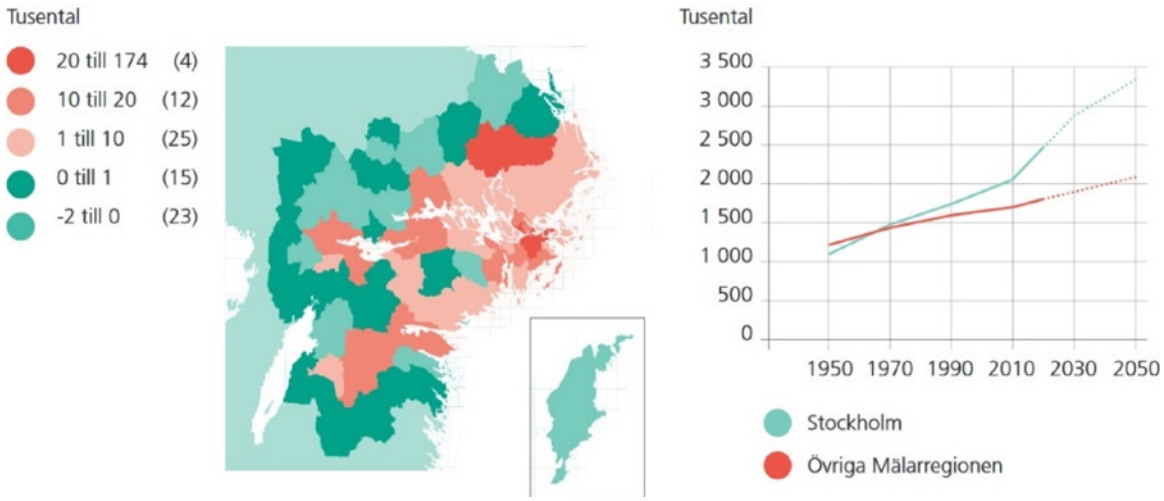
Storregional godsstrategi för Stockholm-Mälarregionen

Genom En Bättre Sits Storregional systemanalys 2016 har parterna i En Bättre Sits åtagit sig att utveckla en storregional godsstrategi. Denna godsstrategi ska omfatta en utvecklad samverkan och systemsyn på godsområdet, för att förbättra beredskapen för framtida åtgärder i transportsystemet i Stockholm-Mälarregionen. Arbetet med den storregionala godsstrategin har påbörjats och bedrivs inom ramen för En Bättre Sits temagrupp Storregional godsstrategi.

[9] ÖMS 2050. Samverkan kring planering i östra Mellansverige. Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, Region Stockholm, 2018.
[10] En Bättre Sits Storregional Systemanalys, Mälardalsrådet, 2016
[11] Storregional godsstrategi för Stockholm-Mälarregionen. Delrapport om mål, nuläge och utmaningar. Mälardalsrådet, 2018.
[12] Trafikanalys Rapport 2011:3. Arbetspendling i storstadsregioner – en nulägesanalys

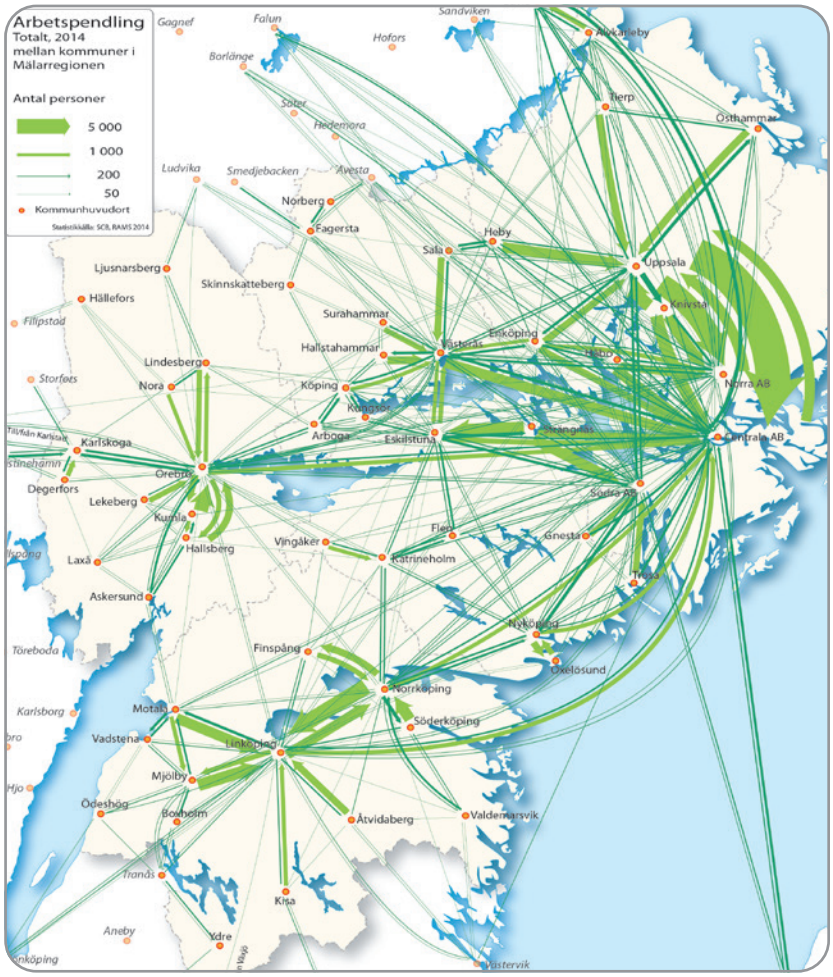
De befolkningsmässigt större städerna och kommunerna dominerar vad gäller utveckling av näringsliv, arbetsmarknad och en växande befolkning. Bland övriga kommuner, tätorter och på landsbygder är det främst inom pendlingsavstånd till Stockholm respektive övriga större nodstäder som befolkningen ökar. I många av de mindre kommunerna, orterna och på landsbygder längre bort från Stockholm har befolkningsunderlaget stagnerat eller minskat (Figur 3-2).

Figur 3-2. Befolkningsförändringar per kommun 2000–2015 (vänster) samt framskrivning till 2050 (höger). Källa: ÖMS 2050.



För att transportsystemet ska kunna ge den förväntade samhällsnyttan samt möta både nuvarande och kommande behov av mobilitet och tillgänglighet för människor och näringsliv krävs stora, samordnade satsningar i Stockholm-Mälarregionens transportsystem. Detta med hänsyn till förhållandena såväl i växande städer som på regionens landsbygder samt de utmaningar samhället står inför bland annat vad gäller klimatet och integrationen av nyanlända.

En ökad integration av arbets-, studie- och bostadsmarknaderna i Stockholm-Mälarregionen förutsätter alltså ett väl fungerade och utvecklat transportsystem, som är anpassat till många samhällsgruppers behov och möter våra klimatmål samt de möjligheter som ges av ny teknik. Det förutsätter även ökat fokus på en transporteffektiv bebyggelseutveckling; bostäder, arbetsplatser och service i kollektivtrafiknära lägen med goda möjligheter att gå eller cykla. Därtill behövs en effektiv hantering av de ökade godsflöden som följer av den växande regionen och en utvecklad handel med omvärlden.



Figur 3-3. Arbetspendlingen i Stockholm-Mälarregionen (Källa: En Bättre Sits Storregional Systemanalys 2016.)

Ett stort och växande utbyte över allt längre avstånd genom arbetspendling och handel tenderar dock även att ge upphov till en större energiförbrukning och större miljö- och klimatpåverkan. Dessutom är tillgängligheten och rörligheten ofta ojämnt fördelad, både individuellt och geografiskt, vilket innebär att även rörlighetens nyttor och kostnader är ojämnt fördelade. Att förena de ekonomiska, miljömässiga och sociala aspekterna av tillgänglighet och rörlighet med en hållbar utveckling är en stor utmaning. Det förutsätter ett samspel mellan väl fungerande lokala och regionala strukturer samt övergripande regelverk och styrmedel på nationell och internationell nivå.

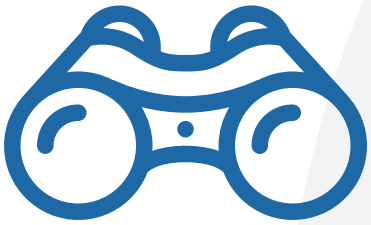
I Stockholm-Mälarregionen står transporterna för omkring en tredjedel av koldioxidutsläppen. Av denna tredjedel utgör personbilars utsläpp nära 60 procent.[13] För att nå klimatmålen krävs åtgärder inom teknik, lagstiftning och planering, men också ändrade resvanor och ett transportsnålt samhälle. En viktig del av omställningen är en övergång till fossilfria bränslen och energieffektiva fordon. Det behövs en omfattande överflyttning från bil till kollektivtrafik, gång och cykel. Därtill samlokalisering av bostäder, arbetsplatser, handel och service.

Även om den digitala utvecklingen kan komma att minska behovet av fysisk interaktion, är trenden att efterfrågan på fysiska transporter fortsätter öka. Samtidigt förändrar snabba teknikskiften och digitala lösningar spelplanen. Mobilitet som tjänst har under de senaste åren visat vägen för innovativa transportlösningar som i sin tur ändrar beteenden hos resenärerna. Det behövs ett utvecklat samarbete mellan offentliga och privata aktörer för att möta digitaliseringens potential. Förutom de lokala och regionala aktörerna behöver staten spela en aktiv roll för att främja en hållbar utveckling.

[13] Nationella emissionsdatabasen – RUS

4. Trender i transportsystemet

Vad framtiden kommer innebära blir allt svårare att bedöma i dagens snabbt föränderliga värld. Däremot kan trender visa riktningen för transportsystemet. Detta gäller inte minst transportsystemet. I det här kapitlet beskrivs de trender som ligger till grund för det efterföljande analysarbetet.



4.1 Trafikverkets trender

Trafikverket har i sin rapport, Trender i transportsystemet – Trafikverkets omvärldsanalys 2018, beskrivit fem globala trender och sedan fem övergripande transporttrender. Trafikverkets beskrivning av transporttrender är i linje med många andra trendspaningar och utgör ett väl genomarbetat underlag för denna rapport.[14] Dessa trender kommer att påverka utvecklingsförutsättningarna i Stockholm–Mälarregionen på olika sätt. Hur stort genomslag de enskilda trenderna kommer att få är dock osäkert. Trafikverkets fem övergripande transporttrender beskrivs kortfattat nedan.[15]

Ett alltmer digitalt baserat och automatiserat transportsystem

Med hjälp av ny teknik går utvecklingen mot allt högre grad av automation i transportsystemet. Informationsmängderna ökar, vilket kommer att kunna ge nya typer av beslutsstöd och tjänster. Genom detta kan effektivare lösningar växa fram, men det kan även behövas styrning från samhällets sida för att säkerställa att användandet av den nya tekniken bidrar till de transportpolitiska målen. I denna utveckling är säkerhet och integritet särskilt viktiga aspekter att beakta.

Kraven på fossilfrihet och minskade utsläpp skärps

Behovet av att minska utsläppen av växthusgaser är alltjämt en dominerande fråga för hur transportsystemet ska utvecklas. Allt större krav ställs från olika aktörer på att transportsystemets klimatpåverkan ska minska och fossila drivmedel fasas ut. Samtidigt är det svårt att få politisk enighet om tuffare politiska styrmedel.

Fortsatt tryck på hög tillgänglighet och goda transportmöjligheter

Befolkningsökning, ekonomisk utveckling och urbanisering, tillsammans med ökad välfärd och global handel, bidrar till ett ökat tryck på transportsystemet – både vad gäller personresor och godstransporter. Samtidigt ställs allt hårdare krav på hållbar tillgänglighet, såsom krav på fossilfrihet samt jämställdhet, minskade ekonomiska klyftor och ett transportsystem för alla. Detta påverkar och ställer nya krav på såväl samhällsplaneringen som utvecklingen av teknik och nya tjänster.

[14] Mobility as a Service and Greener Transportation Systems in a Nordic context. Nordic Council of Ministers, 2018.
[15] Trender i transportsystemet, Trafikverket, 2018

Transportsystemet integreras alltmer i samhällsutvecklingen
Flera av de stora samhällsutmaningar vi står inför kräver insatser från många olika aktörer inom olika områden. Utmaningarna handlar till exempel om klimatpåverkan, bostadsförsörjning, arbetsmarknad, integration, jämställdhet, säkerhet och trygghet samt transportförsörjning i hela landet. Utvecklingen av transportsystemet har en central roll för att matcha satsningar på bostäder och arbetsmarknad med en utbyggd och anpassad infrastruktur.

Ökade krav på samhällssäkerhet och robusta transportsystem
Ett fungerande transportsystem är en viktig del för att andra funktioner i samhället ska fungera. Kraven ökar på att kunna upprätthålla funktionaliteten i transportsystemet även vid extrema vädersituationer och vid höjd beredskap. I takt med ökad digitalisering i transportsystemet ökar även behovet av informationssäkerhet och säkerhetsskydd. Allt fler känner sig också otrygga att röra sig i transportsystemet. Rädslan för att utsättas för brott kan påverka människors vanor.

4.2 Trenderna och Stockholm-Mälarregionen

En utgångspunkt för arbetet inför systemanalysen är att inte förutspå hur framtiden kommer att bli, utan att försöka teckna bilder av hur det skulle kunna bli. Exempelvis kommer storlek och fördelning av befolkningsutvecklingen i Stockholm-Mälarregionen att ha stor påverkan på framtida efterfrågan på storregionalt resande. Samtidigt behöver de skilda förutsättningarna beaktas mellan täta respektive glesare befolkade delar av regionen. Det är alltså viktigt att fatta robusta beslut och inte bara utgå från ett scenario, utan att även studera konsekvenser av alternativa utvecklingar.[16]

De av Trafikverket identifierade trenderna påverkar Stockholm-Mälarregionen på kort och lång sikt, samtidigt som de kan samverka och motverka varandra. Trenderna har olika stor påverkan på transportsystemets utveckling i de olika delarna av Stockholm-Mälarregionen. Man kan också beskriva trenderna som hierarkiska, där några av trenderna är mer övergripande än andra.

Mot den bakgrunden har temagruppen identifierat tre av trenderna som mer relevanta att gå vidare med i det fortsatta arbetet:

- Ett alltmer digitalt baserat och automatiserat transportsystem
- Kraven på fossilfrihet och minskade utsläpp skärps
- Fortsatt tryck på hög tillgänglighet och goda transportmöjligheter

Det innebär inte att de andra trenderna är ointressanta. I det fortsatta arbetet har aspekter av dessa trender funnits med men de har inte varit i fokus i arbetet. Hit hör exempelvis betydelsen av ökad kunskap om sociala effekter av tillgänglighetshöjande investeringar.[17]

De av Trafikverket identifierade trenderna påverkar Stockholm-Mälarregionen på kort och lång sikt, samtidigt som de kan samverka och motverka varandra.

[16] Möjliga konsekvenser av transporttrender ur ett EBS-perspektiv, 190402, WSP.
[17] Ibid.

5. Trendanalys genom utforskande scenarier

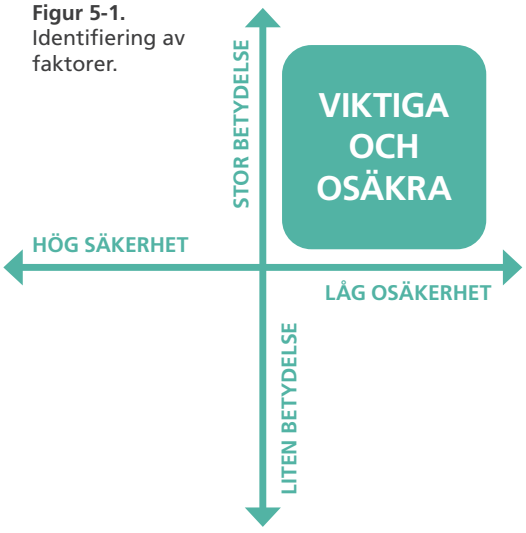
För att kunna bedöma vad trenderna kan komma att innebära för transportsystemet i Stockholm-Mälarregionen har en fördjupad trendanalys med utforskande scenarier genomförts för de tre prioriterade trenderna. Kapitlet beskriver resultatet av trendanalysen med tillhörande scenarier.



5.1 Scenarier för att utforska framtiden

Framtiden är osäker och planeringsförutsättningarna förändras. Trender ger indikationer på viktiga samhällsfrågor att förhållas till. Genom scenarier är det möjligt att avgränsa de viktigaste framtidsutmaningarna och samtidigt bibehålla ett öppet synsätt för olika strategier som kan behövas i framtiden. Scenarier kan även bidra till större förståelse för osäkerheterna i utvecklingen och på så sätt ge underlag för flexibla strategier för att både möta utmaningar och ta tillvara nya möjligheter.

Ett första steg i att utveckla scenarier för de olika trenderna var att identifiera faktorer, som är både viktiga och osäkra för utvecklingen inom respektive trend. Se figur 5-1.



Figur 5-1. Identifiering av faktorer.

Som ett led i analysen togs därefter så kallade ytterlighetsscenarier fram. De beskriver ett brett spektrum av utvecklingsinriktningar samt konsekvenser av dessa, för att ta höjd för de osäkra faktorerna. Detta är således inte önskvärda scenarier utan utforskande scenarier, som syftar till att förbereda aktörer i Stockholm-Mälarregionen för olika utmaningar och möjligheter i framtiden.

Nedan sammanfattas den fördjupade analysen, inklusive scenarier som beskriver ytterlighetsläget i respektive utvecklingstrend.

5.2 Trendanalys: Ett alltmer digitalt baserat och automatiserat transportsystem
5.3 Trendanalys: Kraven på fossilfrihet och minskade utsläpp skärps
5.4 Trendanalys: Fortsatt tryck på hög tillgänglighet och goda transportmöjligheter

5.2 Trendanalys: Ett alltmer digitalt baserat och automatiserat transportsystem

I analysen av Trend 1: ***Ett alltmer digitalt baserat och automatiserat transportsystem*** identifierades ett antal viktiga och osäkra faktorer.

Dessa kan summeras enligt följande tre teman:

- Till att börja med identifierades synen på ***ägande*** som en viktig och osäker faktor som antingen kan driva på eller motverka denna trend. I nuläget finns det två parallella utvecklingsinriktningar, en mot delade lösningar och en mot att personer fortsatt vill äga egna saker och fordon. Den förmodligen starkaste drivkraften för tjänstefiering av transportsystemet är minskade transportkostnader. Att äga bil innebär stora kostnader, och delade mobilitetstjänster har stor potential att minska dessa. Dessutom förutsätter det inte upplåsning av kapital i investeringar utan att såväl kostnader som konsumtion blir mer flexibel.
- ***Utvecklingshastighet.*** Å andra sidan kräver delade mobilitetstjänster relativt stora beteendeförändringar för att slå igenom stort. Till skillnad från tjänstefiering av mediebranschen, där ”varan” genom digitaliseringen kan distribueras helt digitalt, förutsätter en transporttjänst även fortsättningsvis en fysisk förflyttning. Tilliten till de nya transporttjänsterna är därför avgörande för ett större genomslag, inte minst för dem som är vana vid att ha ständig tillgång till en egen bil. Yngre som kanske aldrig ägt en egen bil är troligen mer benägna att anamma tjänsterna. Genomslagskraften för trenden är även beroende av hur snabbt utvecklingen sker inom de tekniska system som krävs för ett automatiserat och digitaliserat transportsystem. När dessa system kan vara på plats är idag mycket osäkert. Det krävs en digital mognad och koordinerade satsningar på en robust digital och fysisk infrastruktur som möjliggör ett digitalt baserat transportsystem.
- Det tredje temat som anses ha stor betydelse för genomslagskraften av denna trend är ***lagstiftningen och regleringen*** inom området. Med detta avses att lagstiftningen antingen kan bromsa eller möjliggöra utvecklingen av autonoma fordon och andra former av mobilitet. I dagsläget finns stora osäkerheter kopplade till detta, exempelvis i vilken mån ansvariga väghållare ska styra framtidens autonoma system. Det är även otydligt vilken roll andra offentliga aktörer bör ha, även om Trafikverket under 2019 utvecklat en *Färdplan - För ett uppkopplat och automatiserat vägtransportsystem.*[18]

SCENARIER

Scenarierna kopplade till denna trend har stort fokus på tekniska och digitala dimensioner av transportsystemet. Utmaningarna kan kopplas till att samordna individens behov av tillgänglighet med möjligheten att utveckla delade mobilitetslösningar. Utifrån detta har två ytterlighetsscenarier tagits fram som beskriver förutsättningarna för ***individuell*** och ***delad*** mobilitet. Här finns flera potentiella utmaningar och avvägningar att beakta inom det kommande strategiarbetet i Stockholm-Mälarregionen.

Genomslagskraften för trenden är även beroende av hur snabbt utvecklingen sker inom de tekniska system som krävs för ett automatiserat och digitaliserat transportsystem.

[18] Färdplan - För ett uppkopplat och automatiserat vägtransportsystem. Trafikverket 2019.

Individuell mobilitet

I detta scenario stödjer lagstiftningen autonoma fordon eller andra fordonslösningar utifrån ett väghållarperspektiv och fordonsutveckling med utgångspunkt från privata persontransporter. Det har skett en digital mognad inom området som gynnar utvecklingen av enskilda och privata fordon. Detta medför i sin tur att självkörande bilar är ett mer attraktivt transportmedel än den traditionella linjelagda kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken trafikerar nu endast starka stråk medan enskilda persontransporter tillhandahåller tillgängligheten på landsbygden i Stockholm-Mälarregionen, vilket fungerar relativt bra. Utvecklingen har medfört ökad trafikträngsel i de större städerna i Stockholm-Mälarregionen och det finns stora kapacitetsutmaningar i det regionala vägtransportsystemet.

Konsekvenser

Tillgängligheten har delvis förbättrats i Stockholm-Mälarregionens glesare områden, men i större städer blir det allt svårare att nå viktiga målpunkter. I de större städerna har trängsel i transportsystemet ökat eftersom fler åker i egen bil och markbehovet för parkering av bilar fortsätter att öka. Bra förutsättningar för att resa i regionen finns förutsatt att man äger ett eget fordon, samtidigt har möjligheterna till att samåka med andra och åka kollektivt begränsats. Kommunerna som ansvarar för den fysiska planeringen, regionerna som ansvarar för kollektivtrafikförsörjningen och Trafikverket som ansvarar för den nationella infrastrukturen är inte koordinerade med varandra. De har heller ingen bra dialog med de privata aktörerna som arbetar med fordonsutveckling inom autonoma fordon, vilket gör att det inte finns någon bra styrning av det självkörande transportsystemet. En konsekvens av detta är ökade trafikvolymer men även att det krävs tillgång till eget fordon för att ha hög tillgänglighet inom transportsystemet. Det leder även till att resurssvagare grupper inte får samma tillgång till mobilitet.

Sammanfattningsvis ökar trafiken i vägtransportsystemet vilket genererar mer trafikarbete och ett behov av ökad kapacitet i transportsystemet. Kostnaderna för infrastrukturen skjuter i höjden och det blir allt svårare att lösa trafikköer kring Stockholm-Mälarregionens större städer. Detta leder också i sin tur till negativ påverkan på lokala trafikmiljöer och attraktiva stadsmiljöer, i form av försämrad luftkvalitet och högre bullernivåer.

Delad mobilitet

I detta scenario stöder lagstiftningen delade mobilitetslösningar. Exempelvis finns utvecklade ansvarsförsäkringar för delad mobilitet och systemen möjliggör en hög personlig säkerhet i delade fordon. Små självkörande bussar trafikerar landsbygderna i Stockholm-Mälarregionen och tillgodoser god tillgänglighet till stråken av kapacitetsstark kollektivtrafik. Detta innebär att kollektivtrafiken har en fortsatt stark funktion i Stockholm-Mälarregionen, men också att nya delade mobilitetstjänster kompletterar dagens kollektivtrafik på ett ypperligt sätt. Nya samåkningstjänster och delade självkörande bilar tillgodoser en hållbar tillgänglighet till de mer perifera delarna av regionen.

Parallellt har ansvariga aktörer utvecklat digitala system som understödjer en delad mobilitet och hög IT-säkerhet. Detta medför att medborgarna litar på tjänsterna och att det finns en stark tilltro till att offentliga aktörer hanterar IT-integritet på ett professionellt sätt. Det finns en generell digital mognad som bidrar till att nyttja potentialen i digitaliseringen av transportsystemet.

Konsekvenser

Det blir lättare för invånarna att boka, beställa och genomföra resor över hela Stockholm-Mälarregionen. Nya mobilitetstjänster har kopplats ihop med kollektivtrafiken i samma digitala lösning. Det innebär att hela resan kan beställas inom samma applikation. Betalningen sker per resa men samtidigt har en yttäckande tillgänglighet utvecklats i Stockholm-Mälarregionen. Tekniska lösningar minskar även behov av resor inom regionen samtidigt som servicen på landsbygderna har förbättrats avsevärt även för hushåll utan tillgång till egen bil. Delade mobilitetslösningar skapar effektiva sätt att samåka på i olika platser i regionen. På sikt medför detta att det inte längre finns behov av att äga sina egna fordon och att transportsystemet utnyttjas mer effektivt. Detta medför att utvecklingen närmar sig ett hållbart transportsystem.

En sämre tillgänglighet till ett robust kollektivtrafiksystem leder till att färre åker med kollektivtrafiken och utbudet av kollektivtrafiktjänster minskar även i de större städerna.

5.3 Trendanalys: Kraven på fossilfrihet och minskade utsläpp skärps

I analysen av Trend 2: *Kraven på fossilfrihet och minskade utsläpp skärps* identifierades ett antal viktiga och osäkra faktorer.

Dessa kan summeras enligt följande tre teman:

- ***Offentlig styrning.*** En viktig faktor som antingen kan driva på eller förhindra utvecklingen mot fossilfrihet är hur offentliga aktörer och politiken väljer att styra mot detta eller inte. Om det finns en politisk oenighet och bristande offentlig styrning i denna fråga riskerar trenden att få mindre genomslagskraft. En politisk enighet som understöds av tydliga styrmedel mot fossilfrihet kan däremot få en större betydelse för utvecklingen av transportsystemet i Stockholm-Mälarregionen.
- ***Beteende och acceptans*** avser hur samhällets aktörer ser på vikten av att leva och verka fossilfritt. Inom detta tema blir det viktigt att följa och förstå åt vilken riktning beteendeförändringarna sker, det vill säga om det finns stor förändringsvilja mot en hållbar livsstil eller inte.
- Temat ***Näringsliv och affärsmodeller*** framhäver faktorer som påverkar förutsättningarna för att bedriva ett hållbart näringsliv. Det framhålls att det offentliga behöver skapa rätt förutsättningar för att företagen ska våga investera långsiktigt och näringslivet ska bli hållbart. Den ekonomiska hållbarheten likställs med den ekologiska hållbarheten – vilket betyder att företagen tjänar pengar på att styra verksamheten i en hållbar riktning. Å andra sidan finns risken att den ekonomiska utvecklingen inte går hand i hand med en hållbar utveckling i näringslivet, och att en lågkonjunktur skulle innebära att omställningen till hållbarhet fördröjs. Detta kan komma att påverka genomslagskraften för denna trend avsevärt.

Det finns ett beroende mellan dessa tre teman. Offentlig styrning påverkar näringslivets möjligheter att utveckla sina verksamheter för att i sin tur underlätta för människor att leva fossilfritt. Inställningen till förändringar påverkar både hur lätt människor förändrar sin livsstil och vilket stöd det offentliga har för att införa styrmedel. Det blir en spiral som går uppåt eller neråt och förstärker utvecklingen.

SCENARIER

Med hänsyn till de viktiga och osäkra faktorer som beskrivits ovan trenden har två utforskande ytterlighetsscenarier utvecklats till denna trend. I detta fall beskrivs de i termer av klimatkollaps och klimatneutralt transportsystem och beskriver ytterläget om denna trend förstärks eller förminskas inom en framtida utveckling.

Klimatkollaps
I detta scenario växer klimatförnekande strömningar sig starkare och utvecklingen karaktäriseras av ”business as usual”. Inom Stockholm-Mälarregionen fortsätter transporterna att öka utan att det utvecklas åtgärder som syftar till att ställa om transportsystemet till fossilfria drivmedel eller minskade utsläpp. Alternativ för mer energieffektiva resor stöds inte på storskalig nivå, samtidigt som det i detta scenario finns brist på förutsättningar och ekonomisk vilja att styra utifrån ett klimatperspektiv. På grund av detta styr industri, marknad och kommersiell service transportalternativen ur ett snävt ekonomiskt perspektiv. En politisk oenighet leder till bristande styrning och förutsättningar för ett hållbart näringsliv uteblir.

Konsekvenser
Om detta scenario inträffar kommer konsekvenserna att påverka vilka typer av transportalternativ som finns tillgängliga för invånarna inom Stockholm-Mälarregionen. Det finns stor risk att kollektivtrafikens konkurrenskraft minskar, vilket medför att tillgängligheten försämras för landsbygder i Stockholm-Mälarregionen. En sämre tillgänglighet till ett robust kollektivtrafiksystem leder till att färre åker med kollektivtrafiken och utbudet av kollektivtrafiktjänster minskar även i de större städerna. Denna situation påverkar framförallt resurssvaga grupper som får minskat utbud av transporter, vilket gör systemet mindre rättvist för alla.

Utan politisk och ekonomisk vilja blir det svårare att utveckla ett hållbart transportsystem. Detta leder till allvarliga effekter för klimatförändringarna och på sikt medför detta att vi inte når Agenda 2030-målen eller de övergripande målsättningarna inom En Bättre Sits och de transportpolitiska målen.

Klimatneutralt transportsystem
I detta scenario finns det ett starkt stöd för klimatåtgärder och det finns en vilja att göra hållbara livsstilsförändringar. Det blir också lättare att göra dessa förändringar och den politiska enigheten gynnar det hållbara beteendet hos invånarna i Stockholm-Mälarregionen. På sikt leder detta till att hållbara affärsmodeller utvecklas och till ett mer hållbart näringsliv. Detta stimuleras av politiken genom en politik som möjliggör tekniska innovationer som bidrar till ett mer klimatneutralt transportsystem.

Konsekvenser
Utvecklingen av ett hållbart transportsystem ökar valmöjligheterna för invånarna och näringslivet, samt krymper avstånden i Stockholm-Mälarregionen. Landsbygderna i Stockholm-Mälarregionen får bättre möjligheter och en bättre tillgänglighet till regionen som helhet. Ett expansivt och inkluderande kollektivtrafiksystem har byggts så att majoriteten av Stockholm-Mälarregionens invånare kan resa hållbart. Samtidigt sker det smarta investeringar på kommunal nivå som medför att första och sista kilometer-resor lättare kan genomföras till fots eller med cykel. Genom att fler delar på kostnaderna ges även fler resmöjligheter för invånarna oberoende av socioekonomisk tillhörighet, vilket gör systemet mer rättvist.

Förutsättningar för utveckling ökar investeringarna i infrastrukturen vilket leder till ökad kapacitet. Det finns starkt stöd för hållbara lösningar, vilket skapar en miljö för handling och drivkraft mot en mer hållbar utveckling. Nya tekniska innovationer öppnar upp för nya transportlösningar.

Sammanfattningsvis leder denna utveckling till att Stockholm-Mälarregionen bidrar till att Agenda 2030-målen uppnås, men även till uppfyllelse av målen för En Bättre Sits.

5.4 Trendanalys: Fortsatt tryck på hög tillgänglighet och goda transportmöjligheter

I analysen av Trend 3: ***Fortsatt tryck på hög tillgänglighet och goda transportmöjligheter*** identifierades ett antal viktiga och osäkra faktorer.

Dessa kan summeras enligt följande teman:

- ***Transportbehov och fysisk rörlighet***. En viktig utgångspunkt och drivkraft för denna trend är behovet av transporter och fysisk rörlighet i förhållande till de möjligheterna att tillgodose tillgängligheten med digital åtkomst till arbetsmarknader, samhällsservice och möten. Det finns en potential i att digitaliseringen (kopplar till trend 5.3) kan bidra till ett minskat behov av rörlighet samtidigt som den bidrar till en hög tillgänglighet till viktiga funktioner i samhället. Detta kan på sikt leda till att behovet av att transportera sig minskar och i sin tur optimerar kapaciteten i transportsystemet.

- Det andra temat handlar om förutsättningarna för ***finansiering av infrastruktur***. Det är i dagsläget osäkert hur infrastrukturen ska finansieras i framtiden, samt hur driften av kollektivtrafiken ska finansieras. Utifrån ett regionalt och kommunalt perspektiv finns det osäkerheter kopplade till hur staten väljer att prioritera finansiering av infrastruktur och driften av kollektivtrafik, samt i vilken grad andra offentliga samt privata aktörer kan och ska vara med och finansiera infrastruktur.
- Andra viktiga och osäkra faktorer är hur ***samhällsekonomi och produktivitet*** utvecklas framgent, liksom möjligheten till ***effektivitet och styrning*** av de investeringar som görs. Inom detta tema ryms osäkerheter om samhällsekonomin klarar av ökade kostnader för ökat utbud av kollektivtrafik samt olika perspektiv på effektivitet i investeringar.

SCENARIER

Scenarier kopplade till denna trend utforskar utmaningarna i att säkerställa en hållbar regional tillgänglighet och belyser potentiella målkonflikter i att nå fossilfrihet samtidigt som tillgängligheten ökar i ett transportsystem för alla.

Trafikinfarkt

I detta scenario kan inte transportsystemet upprätthålla en hög tillgänglighet utifrån människors och näringslivets behov i Stockholm-Mälarregionen. De möjligheter som digitaliseringen medför har inte alls tagits tillvara och satsningarna i transportsystemet sker inte utifrån effektivitet. Detta medför också att det finns en dålig matchning mellan näringslivets behov och samhällets investeringar.

Konsekvenser

Utan politisk enighet kommer tillgänglighet för hela regionen genom kollektivtrafiksystemen inte realiseras. Därutöver kan inte godstrafiken effektiviseras som planerat och det är fortsatt trögt och går långsamt med överflyttning från väg till järnväg. Samtidigt sker det inte tillräckligt med satsningar och investeringar i den digitala infrastrukturen. Detta medför en ojämlik tillgång till såväl fysisk mobilitet som bredband i Stockholm-Mälarregionen. Klyftor mellan landsbygd och städer samt socioekonomiska grupper ökar. Otillräcklig politisk vilja och styrning för att säkerställa nödvändig kapacitet och tillgänglighet innebär att satsningar i transportsystemet är ineffektiva samt medför utmaningar i att skapa ett hållbart transportsystem.

Harmoni

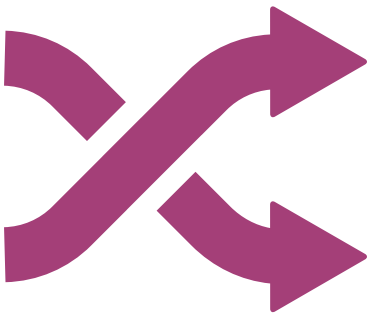
I detta scenario samspelar den digitala och fysiska tillgängligheten, så att behoven hos aktörer i Stockholm-Mälarregionen tillgodoses på ett effektivt sätt. Detta innebär att den fysiska tillgängligheten förbättras där det är effektivt, och den digitala där det är effektivt. Finansiering av transportsystemet sker utifrån behov och nytta. Det finns en stark motivation att öka tillgängligheten för samtliga samhällsgrupper.

Konsekvenser

Scenario Harmoni medför att ett sömlöst kollektivtrafiksystem har skapats som säkrar matchning på arbetsmarknaden inom Stockholm-Mälarregionen. Godstrafiken fungerar effektivt så att alla transporter optimeras. Mer flexibilitet ger ökad tillgänglighet till fler och ett rättvist system inkluderar olika grupper både i utbudet och i planeringsprocessen. Utbyggnad av digital infrastruktur möjliggör en jämlik tillgång till den digitala världen. Den digitala tillgängligheten kompenserar delvis för långa avstånd.

6. Analys – trendernas påverkan på målen

Detta avsnitt kopplar ihop trender, utforskande scenarier och målen för att ge underlag till rekommendationer för det fortsatta arbetet. De utforskande scenarierna har visat ett brett spektrum inom vilket trenderna kan påverka framtida utveckling och fångar möjliga konsekvenser med sikte mot 2050. Nedan följer en analys som lyfter fram viktiga osäkerheter och utmaningar i relation till målen, men som också berör strategier som kan genomföras på kortare sikt. Målen fokuserar på Stockholm-Mälarregionens konkurrenskraft, långsiktiga hållbarhet, effektivisering av transportsystem och regionala utveckling genom flerkärnighet och förstoring av arbetsmarknaden (se 2.1 En Bättre Sits målsättningar).



6.1 Digitaliseringen, delad mobilitet och kollektivtrafik

Målsättningen att åstadkomma ett effektivt transportsystem i kombination med trenderna som rör klimatpåverkan och ett alltmer digitalt baserat och automatiserat transportsystem innebär en potential för mer delad mobilitet både i form av traditionell kollektivtrafik och andra lösningar. Eftersom förhållandena och behoven varierar i olika delar av regionen behövs anpassade lösningar för bästa effektivitet och nytta utifrån bland annat resandeunderlag och storlek på transportflöden. Det är centralt att transportsystemet tar hänsyn till transportbehovet i hela Stockholm-Mälarregionen och att transportlösningarna anpassas efter geografiska förutsättningar, men att de gemensamma prioriteringarna koncentreras till att stärka den kapacitetsstarka kollektivtrafiken och länka samman de storregionala noderna.

Digitaliseringen av transportsystemet är i en aktiv fas där flera regioner genomför insatser för att möta omställningen. Digitaliseringen av transportsystemet påverkas av flera parallella utvecklingstrender; elektrifiering, automatisering, delad mobilitet (tjänstefiering), uppkoppling och big data. Inom detta område finns det en del kunskap hos aktörerna i Stockholm-Mälarregionen, men det finns behov av att fördjupa kunskapen kring hur detta påverkar förutsättningarna i regionen och vad detta betyder för transportsystemets utveckling och den fysiska planeringen i kommunerna. Det behövs en förståelse för hur de olika aspekterna av digitaliseringen kommer att påverka framtidens transportsystem i Stockholm-Mälarregionen. Detta handlar även om att förstå samhällsnyttorna med digitaliseringen och säkerställa att den nya tekniken kommer alla delar av samhället tillgodo. Här kommer det inte

att räcka med teknikutveckling, utan information och kommunikation om olika tjänster till resenärerna och användarna behöver förbättras i framtiden. Detta för att olika grupper i samhället ska kunna utnyttja och få lika tillgång till de nya tjänsterna (mobilitet och bredband) som möjliggörs inom digitaliseringen.

Delad mobilitet har potential att bidra till ökad tillgänglighet i Stockholm-Mälarregionen och med rätt styrning kan det bidra till att effektivisera kapacitetsutnyttjandet i transportsystemet, samt till minskade utsläpp. Det finns dock fortfarande för lite kunskap om hur delad mobilitet rent konkret bidrar till ett klimatneutralt transportsystem och hur Stockholm-Mälarregionen kan nyttja potentialen med nya delade mobilitetslösningar.

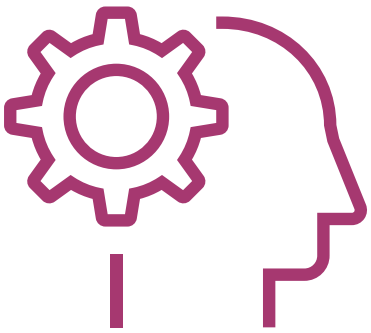
Det avgörande blir att digitaliseringen inte leder till ökad efterfrågan på transporter och att styrning riktas mot att stödja användning av den kapacitetsstarka kollektivtrafiken. Delad mobilitet kan ge nyttor som att bidra till ökad tillgänglighet i regionens glesare delar.

För att detta ska realiseras finns flera utmaningar när det gäller exempelvis hur olika former av delad mobilitet ska organiseras och vilken roll offentliga aktörer bör ta. Det handlar om att skapa bättre förståelse för hur delad mobilitet påverkar den fysiska planeringen i kommunerna, men även om vilken roll de regionala kollektivtrafikmyndigheterna respektive staten bör ha inom området. Ytterligare utmaningar är hur delad mobilitet (inklusive kollektivtrafik) påverkas av lagar och regelverk, människors acceptans av och möjligheter att nyttja de nya tjänsterna och hur det kan skapa IT-säkrade system. Till detta kommer även politiska vägvalsfrågor så som vem som ska finansiera de nya mobilitetstjänsterna och vilket ansvar de offentliga myndigheterna ska ha inom området. Andra frågeställningar som berör detta är resenärernas syn på att dela på mobilitet och hur resenärerna väljer att ta till sig de nya tjänsterna samt vilken betalningsvilja som kommer finnas.

Kollektivtrafiken utgör ryggraden inom olika delade mobilitetslösningar och det regionala transportsystemet. Mot den bakgrunden finns ett behov av att utvärdera hur nya mobilitetstjänster kan integreras i Stockholm–Mälarregionens kollektivtrafiksystem och hur kollektivtrafikens roll kan stärkas, samt på vilket sätt regionala bytespunkter och infrastrukturen kan tänkas påverkas av de nya delade mobilitetstjänsterna.

En Bättre Sits bör sammanfattningsvis arbeta vidare med att utveckla mer kunskap om nyttorna med delad mobilitet och hur detta kan kombineras med kollektivtrafiken utifrån ett Stockholm–Mälarregionsperspektiv.

Delad mobilitet har potential att bidra till ökad tillgänglighet i Stockholm-Mälarregionen och med rätt styrning kan det bidra till att effektivisera kapacitets-utnyttjandet i transportsystemet, samt till minskade utsläpp.



6.2 Teknikutveckling och hållbarhet

Hur trenden med en snabb teknikutveckling inom transportsektorn, bland annat i riktning mot digitalisering, elektrifiering och automatisering, ska leda till uppfyllande av målsättningen att skapa en långsiktigt hållbar utveckling, är än så länge osäkert.

En viktig slutsats i framtidsanalysen är att elektrifieringen kommer ha en viktig roll i omställningen av transportsektorn, men att det även finns behov av att följa utvecklingen inom teknik- och fordonsutvecklingen. Elektrifiering har stor potential att bidra till transportsystemets omställning i ett Stockholm-Mälarregionsperspektiv. Det är viktigt att aktörer i Stockholm-Mälarregionen tillsammans utvecklar mer kunskap kring hur detta kan bidra till ett mer hållbart transportsystem. En viktig utmaning inom elektrifieringen är att säkerställa en robust el-infrastruktur i hela Stockholm-Mälarregionen. Detta innebär att det blir viktigt att samordna insatser för att stärka den regionala laddinfrastrukturen och att säkerställa att det finns kapacitet i det regionala elnätet för att klara behovet av storskalig elektrifiering.

Det är också av stor betydelse att i samverkan med näringslivet verka för varudistribution med elfordon och ökad automatisering som t.ex. möjliggör nattleverenser. I utveckling mot elektrifiering av busstrafik behöver system för laddning utvecklas. För tunga transporter kommer elvägar ha betydelse för möjligheten till elektrifiering. Inför kommande utbyggnad av elvägar bör potentiella transportlösningar utvecklas i samverkan med näringslivet. Inom elektrifiering är det viktigt att följa nya teknikskiften och dess möjligheter, exempelvis vilken potential elflyg kan ha i framtidens transportsystem.

Ur En Bättre Sits perspektiv är det önskvärt att Stockholm-Mälarregionens parter fortsätter de samordnade insatserna för en elektrifiering av regionen. Men även att följa teknik- och fordonsutvecklingen i ett bredare perspektiv för att säkerställa att Stockholm-Mälarregionen tillämpar de mest hållbara transportlösningarna.

6.3 Tillgänglighet i städer, tätorter på landsbygden

Stockholm–Mälarregionen är en diversifierad region med skilda geografiska förutsättningar och olika grader av tillgänglighet till transportsystemet. För att trenden med ett fortsatt högt tryck på tillgänglighet och goda transportmöjligheter ska leda till uppfyllnad av målet om regional utveckling genom flerkärnighet och en förstorad arbetsmarknad behövs samsyn om att lösningar behöver anpassas för olika delar av regionen. Även framöver kommer den regionala tillgängligheten att variera, samtidigt som resande- och transportbehov behöver tillgodoses både lokalt och regionalt. För att hantera kommande utmaningar kopplat till arbetsmarknad och kompetensförsörjning krävs ytterligare insatser för att förstärka samverkan mellan staten, regionerna och kommunerna samt näringslivet i Stockholm-Mälarregionen.

I samtliga konsekvensanalyser framkommer vikten av att generellt dra nytta av teknikutvecklingen inom transportområdet och att säkerställa fortsatta investeringar i den digitala infrastrukturen i Stockholm-Mälarregionen. Investeringar bör riktas brett för att förbättra den digital tillgänglighet i hela regionen. De delar av Stockholm-Mälarregionens landsbygder som saknar robust bredbandsinfrastruktur måste få ta del av digitaliseringens potential.

Förbättrad digital tillgänglighet kan i viss mån kompensera för de stora geografiska avstånden som finns i Stockholm-Mälarregionen. Detta kan bidra till en bättre tillgänglighet på arbetsmarknaden och fler matchningsmöjligheter för individer och företag. En förstärkt satsning på ökad digital tillgänglighet kan även bidra till att minska behovet av att fysiskt transportera sig i regionen. Samtidigt finns både behov och potential i att mer effektivt möta resbehov även i glest befolkade delar av Stockholm-Mälarregionen. Det blir utifrån detta viktigt att få ett integrerat samspel mellan individuella och kollektiva resmöjligheter för att skapa ett mer sömlöst transportsystem. Då behöver insatser samordnas regionalt och lokalt.

Inom detta perspektiv är det även viktigt att ha med sig olika resenärers behov i hela Stockholm-Mälarregionen. Generellt sett anses kraven från resenärerna öka i framtiden. Resenärerna förväntas både ställa krav på hög tillgänglighet i transportsystemet samtidigt som det ska vara tillförlitligt och robust. I detta sammanhang blir det avgörande att försöka tillgodose behoven för olika resenärsgrupper utifrån ett Hela resan-perspektiv. I framtidens transportsystem blir det än viktigare att ha detta som utgångspunkt – d.v.s att människor ska kunna ta sig hela vägen från dörr till dörr.

Framtidens kollektivtrafik liksom framtida mobilitetstjänster behöver utformas med hänsyn till alla grupper i samhället och till olika geografiska förutsättningar. Formerna för hur detta ska genomföras behöver utvecklas i samverkan mellan de regionala kollektivtrafikaktörerna och kommunerna i regionen.

Förbättrad digital tillgänglighet kan i viss mån kompensera för de stora geografiska avstånden som finns i Stockholm-Mälarregionen. Detta kan bidra till en bättre tillgänglighet på arbetsmarknaden och fler matchningsmöjligheter för individer och företag.

6.4 Gemensam handling och fördjupad kunskapsinhämtning för att hantera osäkerheter

Dagens transportsystem är i snabb utveckling. Samtidigt pekar befintliga trender åt olika håll, vilket gör det svårt att förutse framtiden. Att invänta rätt tidpunkt för rätt åtgärd kan leda till merkostnader på grund av uteblivna beslut. För att motverka detta behövs en kontinuerlig trendspaning, analys- och beslutsförmåga.

För att uppfylla målsättningarna om ett transportsystem med samverkan, helhetssyn och utnyttjande av alla fyra trafikslagen behövs tydliga och långsiktiga prioriteringar i planering och byggande av bostäder och lokaler för verksamheter.

För utvecklingen av Stockholm-Mälarregionen behöver ett fortsatt arbete ske med de gemensamma infrastrukturprioriteringarna i En Bättre Sits. Att enas bakom gemensamma prioriteringar och samfinansieringsbeslut visar staten att regionen delar samma målbild. Vidare behövs en bred och långsiktig politisk överenskommelse om vilka nyttor transportsystemet i Stockholm–Mälarregionen ska bidra till. Överenskommelsen bör innehålla tydliga incitament för att stimulera effektiva lösningar utifrån ekonomisk, social och ekologisk hållbarhet samt ha ett långsiktigt perspektiv.

Utöver detta blir det även angeläget ur En Bättre Sits perspektiv att genomföra ytterligare kunskapsinhämtning inom transportsektorn för att hantera rådande osäkerheter. Fördjupad kunskap behövs inom bland annat avseende digitaliseringspotentialen av transportsystemet samt hur vi styr mot rätt nyttor.

6.5 Befolkningsutveckling, markanvändning och attraktivitet

En växande befolkning i Stockholm-Mälarregionen innebär en ökad konkurrens om marken och vad den ska användas till. I synnerhet på platser med goda lägen i förhållande till transportsystemet. För att uppfylla målsättningarna om ett transportsystem med samverkan, helhetssyn och utnyttjande av alla fyra trafikslagen behövs tydliga och långsiktiga prioriteringar i planering och byggande av bostäder och lokaler för verksamheter. Till det kommer effektiva transportlösningar som svarar upp mot en växande Stockholm-Mälarregion. Trenden om ett fortsatt högt tryck på tillgänglighet och goda transportmöjligheter bör i högre grad mötas upp med en helhetssyn och samordnad planering av bebyggelse och transportsystem.

Stora investeringar genomförs och planeras nu i regionens transportsystem. Det bidrar till att öka den regionala tillgängligheten till vissa målpunkter och stråk, men trängsel kommer till stor del att kvarstå, inte minst på vägnätet. Vi kommer att behöva hantera stora kvarstående brister i tillgängligheten, samtidigt som behoven ökar i den växande regionen.

För att upprätthålla tillgängligheten behöver därför effektiva lösningar prioriteras. Det finns en stor potential i trimningar, förbättrad framkomlighet för buss, utvecklade cykelstråk med mera. Det är inte alltid alla funktioner får plats i samma stråk vilket ställer krav på samordnad planering för att de skilda näten ska utvecklas och uppnå förväntad samhällsnytta.

7. Slutsatser och rekommendationer

Utifrån analysen av trendernas påverkan på EBS målsättningar har ett antal generella rekommendationer sammanställts. Dessa rekommendationer lyfter fram och förstärker betydelsen av det storregionala samarbetet, framförallt i ett 2030- och 2050-perspektiv men berör även insatser som behöver genomföras på kortare sikt. Medskicket berör frågeställningar som delvis redan hanteras inom det pågående arbetet inom Stockholm-Mälarregionen och En Bättre Sits, men temagruppens slutsats är att det är viktigt att förstärka insatserna inom dessa områden och fördjupa samverkan ytterligare för att hantera osäkerheter i den framtida utvecklingen.

En viktig slutsats från temagruppens arbete är även att de nuvarande EBS-målen fortsatt är relevanta och utgör en bra grund för det kommande storregionala samarbetet inom systemanalysen med sikte mot 2030/2050. I förhållande till det transportpolitiska målet om tillgänglighet anses de föreslagna insatserna bidra till ökad tillgänglighet i transportsystemet.



7.1 Förstärkning av kollektivtrafikens funktion

Framtidens transportsystem måste utgå från kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken ska vara utgångspunkten när det regionala transportsystemet planeras och den kommunala fysiska planeringen ska verka för en koncentrerad och sammanhållen bebyggelse i de bästa kollektivtrafiklägena. Samtidigt är det viktigt att säkerställa att potentialen med nya mobilitetstjänster tas tillvara. Här finns en möjlighet att utveckla nya reserelationer och kombinationer utanför de storregionala stråken. Detta kan ge nya förutsättningar för att skapa hela-resan-lösningar som både tillgodoser behovet av att stärka kollektivtrafiken i stråken, samtidigt som tillgänglighet kan förbättras i glesare lägen.

Utifrån detta finns det ett behov:

- av insatser för att stärka kollektivtrafikens funktion och uppgift. Detta kan ske genom exempelvis en fortsatt integrering av biljettsystem och mer samordnade insatser mellan de som ansvarar för kollektivtrafiken och de aktörer som erbjuder nya mobilitetslösningar. Det behövs även bättre samordning av insatser mellan regionala aktörer och kommuner för att satsa på stråk i de storregionala relationerna och för att lösa första/sista kilometerresorna i de glesare områdena.
- att utreda vidare hur mobilitetstjänster kan integreras i kollektivtrafiksystemet och de regionala kollektivtrafikmyndigheternas roll i detta.
- att prioritera lokalisering av nya bostäder och verksamheter i goda kollektivtrafiklägen. Här blir det viktigt att fortsätta utveckla samverkans- och finansieringsformer mellan staten och berörd kommun/region för att stärka noderna i transportsystemet. För att göra detta på ett bra sätt behövs tydliga spelregler för alla och att förutsättningarna för finansiering är tydliga.
- av insatser för att säkerställa att framtidens utbud av kollektivtrafik är anpassat till kraven från resenärer i städer och på landsbygden samt från olika generationer och grupper i samhället. Exempelvis från personer med funktionsnedsättningar.

En viktig slutsats från temagruppens arbete är även att de nuvarande EBS-målen fortsatt är relevanta och utgör en bra grund för det kommande storregionala samarbetet inom systemanalysen med sikte mot 2030/2050.

7.2 Samordnade satsningar på elektrifiering

Inom Stockholm-Mälarregionen finns det behov av en samordnad satsning för att elektrifiera regionerna. Elektrifieringen ger potential för att ställa om fordonsflottan mot mer fossilfria transporter och resor. Det handlar dels om en elektrifiering av personbilar, men även av bussflottan och att utforska potentialen med andra typer av elfordon. Till detta kommer också vikten av att utveckla en robust elinfrastruktur, i form av laddinfrastruktur.

Här kan ***En Bättre Sits***-samarbetet bidra till samordnade satsningar mellan kommunerna och regionerna i Stockholm-Mälarregionen samt till en generell kunskapshöjning hos aktörerna inom samarbetet. Utifrån detta blir det angeläget inom EBS-samarbetet att:

- identifiera behov för att säkerställa en robust elinfrastruktur och stärka samverkan mellan offentliga aktörer och näringslivet kring utveckling av elvägar.
- ha ett systemperspektiv för elektrifiering av olika regioner och kommuner i Stockholm-Mälarregionen. Detta kan innebära att aktörerna inom EBS-samarbetet utvecklar en storregional strategi för en elektrifierad Stockholm-Mälarregion. Det kan exempelvis ske genom att identifiera gemensamma åtgärder för en mer samordnad utveckling av elektrifieringen. Detta kan även handla om att utveckla gemensamma standarder för laddinfrastruktur och genomföra piloter med elvägar.

7.3 En hållbar teknikutveckling

Nyttorna med delad mobilitet och ett automatiserat transportsystem behöver utredas vidare utifrån ett hållbarhetsperspektiv. Det blir avgörande att säkerställa att den nya tekniken bidrar till ett mer hållbart transportsystem och bedöma nyttorna mot de antagna EBS-målen, samt i förhållande till de transportpolitiska målen.
Inom det fortsätta arbetet blir det således ett behov av att:

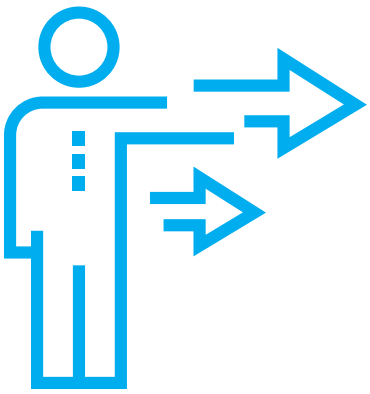
- genomföra en fördjupad framtidsanalys av vad digitaliseringen och automatiseringen av transportsystemet innebär för Stockholm-Mälarregionen – hur påverkas transportsystemet av olika utvecklingsinriktningar
- följa upp och göra omvärldsanalyser av teknikutvecklingen utifrån ett hållbarhetsperspektiv.
- arbeta med konceptutveckling i partnerskap mellan kommun, region, stat, näringsliv och akademi.

7.4 Digital tillgänglighet

Det finns en stor potential i att den digitala tillgängligheten kan bidra till att förstärka regionens konkurrenskraft och invånarnas tillgänglighet till arbetsmarknader, men även till olika former av kommunal och privat service. Det kan också bidra till ett minskat behov av att resa inom regionen och bidra till att effektivisera nyttjandet av transportsystemet.
Det är prioriterat att inom detta område genomföra:

- samordnade insatser för en utvecklad bredbandsinfrastruktur.
- en fördjupad konsekvensanalys av hur olika satsningar kommer olika grupper tillgodo i olika delar av regionen, samt hur den fysiska och digitala tillgängligheten bäst nyttjas i ett regionalt perspektiv.

7.5 Styrmedel och effektiv användning av infrastruktur och investeringar



För att öka effektiviteten i transportsystemet är det avgörande hur vi använder den infrastruktur som redan finns. Det finns behov av att utveckla effektiva styrmedel för samhällsekonomisk nytta. Utifrån detta blir det betydelsefullt att fokusera på följande insatser och åtgärder:

- Utveckla styrmedel för att optimera användningen av befintlig infrastruktur. Det kan exempelvis handla om styrmedel inom infrastruktur och kollektivtrafik: omfördelning av ytor, busskörfält, signaloptimering för att prioritera kollektivtrafiken, ITS-lösningar, samordnad tågplan, ökad turtäthet, logistiklösningar, reseplanerare, men även andra åtgärder som understödjer en transportsnål fysisk planering. Det rör sig exempelvis om att säkerställa att nya verksamheter och bostäder lokaliseras i goda kollektivtrafiklägen.
- Investeringar och nybyggnation i de fall då behoven inte tillgodoses på annat sätt enligt fyrstegsprincipen.
- En utveckling av samordningen av effektiva styrmedel på statlig, regional och kommunal nivå. Detta för att få systemeffekter mellan olika färdmedel, men även för att skapa god framkomlighet för såväl lokala som regionala resor.

7.6 Resurser, finansiering och storregionalt ledarskap

Att samordna infrastrukturprioriteringar i ett storregionalt perspektiv har under lång tid varit en kärnuppgift för En Bättre Sits-samarbetet. Utifrån framtidsanalysen bedöms denna funktion öka i betydelse inom utvecklingen av transportsystemet. Det storregionala ledarskapet blir i framtiden än viktigare för att leda arbetet mot en robust storregional infrastruktur. Aktörerna behöver verka tillsammans och samordna sina behov i den statliga planeringen, samt säkerställa finansiering av infrastrukturen.

- Det behövs en effektiv resursallokering av offentliga resurser för att finansiera och samordna storregional infrastruktur i form av kollektivtrafik, mobilitetstjänster, el-infrastruktur och bredband.
- Det fortsatta samarbetet är viktigt för att säkra den regionala kapaciteten inom samtliga dessa områden, men särskilt viktigt inom EBS-samarbetet blir att verka för en hållbart finansierad drift av kollektivtrafiken.
- Fortsatt integrering av planprocesserna – viktigt att skapa bra samarbete och koordinera planeringen mellan regionerna och kommunerna inom EBS-samarbetet. Det rör sig främst om ett fortsatt behov av att samordna de regionala utvecklingsplanerna med den fysiska planeringen som sker på kommunal nivå.

Källförteckning

Arbetspendling i storstadsregioner – en nulägesanalys. Trafikanalys Rapport 2011:3.

Dokumentation från workshop om scenarier och konsekvenser för Stockholm-Mälarregionen, genomförd 23 augusti. Trivector, 2019.

En Bättre Sits i världen, Mälardalsrådet, 2019.

En Bättre Sits Storregional systemanalys, Mälardalsrådet, 2016.

Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt, Regeringens proposition 2008/09:35.

Färdplan - För ett uppkopplat och automatiserat vägtransportsystem. Trafikverket, 2019.

Klimatpolitiska ramverket, Regeringen, 2018.

Mobility as a Service and Greener Transportation Systems in a Nordic context. Nordic Council of Ministers, 2018.

Möjliga konsekvenser av transporttrender ur ett EBS-perspektiv, 20190402, WSP 2019.

Nationella emissionsdatabasen – RUS

Trender i transportsystemet, Trafikverket, 2018.

ÖMS 2050. Samverkan kring planering i östra Mellansverige. Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, Region Stockholm, 2018.

En Bättre Sits temagrupp Framtidens resande

Ledamöter i En Bättre Sits temagrupp Framtidens resande

Tomas Eriksson (MP), Region Stockholm, ordförande
Julie Tran (C), Region Östergötland, vice ordförande
Anneli Bengtsson (S), Vingåkers kommun
Håkan Buller (S), Södertälje kommun
Mattias Claesson (C), Region Sörmland
Magnus Ekblad (C), Region Västmanland
Boel Godner (S), Södertälje kommun
Anna-Lena Johansson (L), Sollentuna kommun
Parisa Liljestrand (M), Vallentuna kommun
Pär-Ove Lindqvist (M), Lindesbergs kommun
Annicki Oscarsson (KD), Ödeshögs kommun
Solveig Oscarsson (S), Nora kommun
Johanna Odö (S), Norbergs kommun
Erik Pelling (S), Uppsala kommun
Helena Proos (S), Region Uppsala
Anna Sehlin (V), Region Stockholm

Tjänstepersoner

Fredrik Högberg, Region Sörmland, sammankallande
Vahid Fararos, Region Stockholm, sammankallande
Ulf Arumskog, Norrköpings kommun
Anders Bergqvist, Region Uppsala
Thomas Byström, Företagarna Stockholm, Mälardalen och Gotland
Per Elvingson, Örebro kommun
Katarina Fehler, Stockholm Nordost
Ola Kahlström, Uppsala kommun
Jenny Kihlberg, Stockholms stad
Erica Löfqvist, Trafikverket Öst
Sandra Mäkinen, Enköpings kommun
Mats Johannesson, Södertälje kommun
Lina Thurfjell, Östgötatrafiken
Karin Wallin, Region Örebro län
Lars Wogel, Trafikverket Stockholm

En Bättre Sits är det transportpolitiska samarbetet mellan de åtta länen Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Sörmland, Östergötland, Gotland och Gävleborg. Arbetet koordineras av Mälardalsrådet. 2018-2020 uppdateras den Storregionala Systemanalysen för transportinfrastruktursystemet i Stockholm-Mälarregionen. En Bättre Sits temagrupp Framtidens resande lämnar följande underlagsrapport om trenderna i Stockholm-Mälarregionens transportsystem och hur dessa påverkar En Bättre Sits mål i ett 2030- och 2050-perspektiv.



MÄLARDALSRÅDET
malardalsradet.se

Mälardalsrådet driver medlemmarnas frågor för konkreta resultat inom infrastruktur, innovation, kompetensförsörjning, maritim samverkan och internationella jämförelser. Vi samlar Stockholm-Mälarregionens kommuner och regioner till en dynamisk mötesplats för politik, näringsliv och akademi.

Kalvholmens Tomtägareförening UPA

C/O Maria Guggenberger, Birger Jarlsgatan 107, 113 56 Stockholm

Öppet brev till Trafiknämnden, Region Stockholm

Kalvholmens Tomtägareförening i Stockholms södra skärgård, har nåtts av Region Stockholms Sjötrafikutredning del 1. Föreningen reagerar starkt mot de slutsatser utredningen presenterar. Vår uppfattning är att grunden inför en planläggning av framtidens sjötrafik måste vara att först undersöka resenärer och resmönster i den nuvarande organisationen. Det är dock uppenbart att så inte skett.

I utredningen uppskattas att fastboende och näringsidkare på öarna står för ca 10-15% av det totala resandet med skärgårdstrafiken (4.4.2. sid 46) medan övriga 85-90% av resorna görs av fritids- och deltidsboende samt av besökande. Den enda andel av resenärerna som verkligen undersökts är dock fastboende på öar utan broförbindelse. En omfattande enkät har lämnats till ca 2000 fastboende och knappt hälften svarade, dvs 5-7% av det totala antalet resenärer. (6.7.2. sid 86) Enkätsvaren från denna lilla utsorterade andel resenärer redovisas i detalj i en 30-sidig bilaga och uppges i utredningen (1.4. sid 11) utgöra en central del i beslutsunderlaget.

Ingen kartläggning av övriga 85-90% av de resande redovisas i utredningen. Från de samrådsmöten som hållits med olika intressenter som bl.a. kommuner, Skärgårdsstiftelsen, SIKO och Skärgårdens Trafikantförening redovisas heller inga som helst synpunkter, resultat eller reflektioner.

OM frågan ställts även till oss, allt fler deltids- och fritidsboende, hade andra aspekter kommit fram. En sådan sak kan vara behovet att medföra ett ofta omfattande bagage. Det är inte sannolikt att det kan tas med i reguljära bussar och med ev byten inom den landbundna kollektivtrafiken. Kanske inte heller på de mindre båtar som planeras att ersätta de nuvarande. Ett faktum i detta sammanhang är också att många använder egen bil till/från båtanslutningen. Detta kommer att ske även till de nya replipunkterna, förmodligen i än högre grad än idag, vilket innebär att det också måste finnas p-platser där. Om vi tar t.ex. Dalarö som skulle bli en central replipunkt enligt förslaget, så är orten inte alls dimensionerad för en större ansamling av bilar, vilket skulle innebära trafikkaos för de bofasta Dalaröborna.

En trolig konsekvens av att flytta ut trafiken till de nya replipunkterna lär bli att en större andel del- och fritidsboende skaffar egna båtar för att möjliggöra transporten till sina öar. Knappast en effekt som eftersträvas ur miljöhänsyn. Ett sådant val kan också initieras av en övergång till endast sommar- resp vinterturlista för båttrafiken. Drar man ned på turerna till öar som inte permanentbos på "vintern" (alltså all övrig del av året förutom juni-augusti) finns små möjligheter att resa för oss allt fler som

bebor öarna från april t.o.m. oktober. Vi oroas också av att de fastlandsbryggor som kanske används mest av oss, Trinntorp och Saltsjöbaden, inte finns med på kartan över replipunkter.

Slutligen några ord om de besökande, ofta turister. Under sommaren utgör dessa ca 80% av resenärerna. I den regionala utredningsplanen RUFS 2050 står det bl.a "Skärgården är ett av de områden som gör Stockholm unikt som besöksmål och besöksnäringen är en av Sveriges framtidsbranscher" samt "Skärgården har också en stor potential som besöksmål, både för länets invånare och långväga besökare" (RUFS sid 196-197). De flesta skärgårdsturister stiger på båtarna vid Strömkajen och ser båtresan som en del i upplevelsen, helt i linje med regionens visioner. En utflyttning av båtresorna från Stockholm skulle med stor säkerhet innebära en avsevärd minskning av turistströmmen till skärgården. Denna intressekonflikt berörs i förbigående i utredningen (3.8. sid 35 och 6.4.3. sid 81). Konsekvenserna i form av minskande turistintäkter skulle bli mycket kännbara för det lokala näringslivet på öarna. Undantaget Vaxholm som skulle behålla direkttrafiken enligt utredningsförslaget.

Föreningen hoppas att trafikförvaltningen och trafiknämnden inser att den föreliggande Sjötrafikutredningen är behäftad med så stora och grundläggande brister att den ska dras tillbaka och kompletteras med en kartläggning som är relevant för de resenärer som de facto idag använder sig av båtlinjerna i skärgården och hoppas kunna göra så även efter 2025.

Kalvholmens Tomtägareförening / e.u. Anne-Charlotte Lundbäck ac.lundback@gmail.com

cc: Kristoffer Tamson, Cecilia Löfgren, Michaela Haga, Gustav Hemming, Jens Sjöström, Ayla Eftekhari, Mikael Sundesten - Region Stockholm

partigrupperna Region Stockholm

Trafikförvaltningen Region Stockholm

Skärgårdens Trafikantförening

Trafikförvaltningen

PM
2020-10-29
Version

Ärende/Dok. id.
1935754

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Fredrik Cavalli-Björkman
08-686 3904
fredrik.cavalli-bjorkman@sll.se

Svar på skrivelse från PRO angående ändrade regler för bussresenärer med reskassa

Vi befinner oss just nu i en pågående pandemi som påverkar många samhällsfunktioner. När pandemin bröt ut valde SL att stänga bussarnas framdörrar, i syfte att skapa en trygg arbetsmiljö för bussförarna. Detta innebar att resenärens möjlighet att blippa sin biljett ombord försvann. Samtidigt avbröts biljettkontrollerna, också av smittskyddsskäl.

SL har sedan i mars arbetat för att de resenärer som verkligen behöver oss ska påverkas så lite som möjligt, men nu ses situationen som ohållbar – läget är synnerligen allvarligt. SL blöder ekonomiskt och om inga åtgärder vidtas mot förlorade intäkter kan trafiken behöva dras ner alternativt ställas in. Att dra ner på trafiken, alternativt helt eller delvis ställa in trafik, är någonting som, givet det läge som samhället just nu befinner sig i, SL betraktar som direkt oacceptabelt.

SL utvärderade i våras, och vid ett antal tillfällen därefter, olika alternativ för att säkra intäkter och har kontinuerligt arbetat för att säkerställa betalningsmöjligheter och intäktssäkring.

Dessa har varit:

- Flytta blippstolpar till bakdörrar
- Skyddsglas vid förarplats
- Kundtjänstvärdar på vissa platser
- Biljettkontroller och krav på giltig biljett.

Flytta blippstolpar till bakdörrar

Omgående gjorde SL en bedömning av möjligheten att flytta befintliga blippstolpar från förarplats till bakdörr. En flytt av befintlig utrustning medförde flertalet problem. För att flytta utrustning krävdes att bussarna togs ur trafik, vilket minskade tillgänglig flotta och därmed ökade trängseln. Den tekniska kvaliteten, säkerheten och robustheten, på en lösning av detta slag bedömdes vara mycket känslig för störningar, det skulle helt enkelt vara svårt för SL att säkra att utrustningen fungerade som den skulle. Slutligen, eftersom bussarna har dubbla dörrpar, bedömde SL att blipputrustning vid endast ett dörrpar skulle innebära ökad trängsel i fordonet när resenärer endast kan blippa vid en dörr. För att en lösning med blipputrustning bak skulle fungera bedömde därför SL att ny utrustning behövde köpas in till övriga dörrpar. Detta skulle ta 9-12 månader att genomföra, till en totalkostnad av cirka 100 mnkr. En sådan lösning skulle vara robust och ändamålsenlig, men ta tid och vara förhållandevis dyr. Dessutom löser det inte fullt ut problemet med biljettfusk: När vi har påstigning och biljettvisering fram har vi ett biljettfusk i busstrafiken på 1,6 procent. Trafikbolag som har biljettvisering vid bakdörrar har ett biljettfusk på 10-12 procent. Därför har trafikförvaltningen under en längre tid arbetat med skyddsglas som första alternativ. Påstigning genom framdörrarna och avstigning genom bakdörrarna innebär ett bättre flöde inne i bussen och mindre risk för smittspridning än när på- och avstigande ska mötas i samma dörr.

En komponent som vägdes in i diskussion kring bakdörrar, var också resenärernas betalningsvilja. Erfarenheter från bland annat Västtrafik är att en stor andel resenärer helt enkelt inte blippar sin biljett förrän man ser en kontrollant, vilket innebär att denna förhållandevis dyra lösning inte bedömdes resultera i god intäktssäkring.

Skyddsglas vid förarplats

SL har arbetat intensivt tillsammans med trafikentreprenörerna gentemot berörda myndigheter – Arbetsmiljöverket och Transportstyrelsen - för att få fram en lösning där förarna skyddas av skyddsglas så att framdörrarna åter kan öppnas. Eftersom frågan ytterst avser arbetsmiljö och arbetsgivaransvar, så är det trafikentreprenörerna som hanterar frågan gentemot myndigheter, SL har i första hand drivit på samt säkerställt att en lösning, när den godkänts av berörda myndigheter, snabbt ska kunna implementeras.

Arbetsmiljöverket har kommit med ett positivt yttrande som medför att en tidplan för införande av skyddsglaset nu arbetas fram och i och med det ett öppnande av framdörrarna i närtid.

Kundtjänstvärdar på vissa platser
Avseende kundvärdar (”tågvärdar”) som blippar reskassa så har SL tagit fram ett koncept med hubbar vid utvalda större knutpunkter för att möjliggöra blipp av reskassa. Utformningen av dessa hubbar är framtagen i dialog mellan trafikutövare och fackliga organisationer ur ett smittskyddsperspektiv. På grund av smittskyddsperspektivet kommer de inte ännu kunna arbeta som tidigare.

Biljettkontroller och krav på giltig biljett.
När biljettkontrollerna återupptogs i somras konstaterades skyndsamt att andelen resenärer som reste utan biljett var långt högre än före pandemin. Förenklat kan sägas att en femtedel av ordinarie biljettkontroller volymmässigt, vissa månader genererade runt 600% fler tilläggsavgifter än motsvarande månad 2019. Vidare stod det klart att bussresenärer i hög grad uppfattade bussresan som ”gratis”, andelen utan giltig biljett på buss var väsentligt högre än på andra trafikslag, upp emot 8 av 10 enligt beräkningar. I detta läge bedömde SL det som ytterst nödvändigt att skärpa och förtydliga tillämpningen av rådande regelverk och kräva giltig biljett av samtliga resenärer, även på buss.

Vissa resenärer har svårare än andra att göra rätt för sig. Biljettkontrollanterna har därför instruerats att vid kontroller på buss göra en rimlighetsbedömning med hänsyn till bland annat ålder. Konkret kan det betyda att en person som reser från en plats där ingen möjlighet att köpa biljett finns, och som saknar smartphone, ska kunna blippa vid slutmålet. Vidare kommer inga tilläggsavgifter ställas ut till ensamåkande barn under 15 år.

Det är inte en önskvärd situation för någon och det är inte SL:s avsikt att försvåra för våra resenärer. SL gör allt för att de som måste resa med kollektivtrafiken ska kunna göra det tryggt, säkert och så enkelt som möjligt.

Fredrik Cavalli Björkman
Chef trafikavdelningen

Trafikförvaltningen

PM
2020-10-29
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2020-1442

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Till Trafiknämnden
Att:
kristoffer.tamsons@sll.se
Att:
tomas.eriksson@sll.se
Att:
jens.sjostrom@sll.se
Att:
karoline.sandor@sll.se
Att:
registrator.tf@sll.se

Ang. ändrade regler för bussresenärer med reskassa

Vi fyra pensionärsorganisationer som finns representerade i Regionstyrelsens Pensionärsråd ber att få framföra följande synpunkter med anledning av SLs beslut att bussresenärer fr.o.m. den 28 oktober måste ha en giltig biljett innan påstigning på bussarna. I annat fall riskeras vite med 1500 kr. Detta påverkar i första hand resenärer med reskassa. Alternativet är att ladda ner SLs app och köpa sin biljett via appen. För de resenärer som saknar smartphone är inte detta ett alternativ. Då återstår att köpa enkelbiljetter hos SLs återförsäljare eller använda de blippmöjligheter som finns på vissa ställen, men dessa är huvudsakligen koncentrerade till större stationer och finns inte vid busshållplatserna. I dagarna har SL gett ut ett ”förtydligande” som innebär att man kan blippa sin biljett vid slutstation. Men slutstation är

inte alltid de större stationerna och vad händer när kontrollen sker på bussen och man har tänkt att betala vid slutstation?
SL anger som skäl de förlorade biljettintäkterna som beräknas uppgå till tre miljarder. Men detta kan ju bara i mycket begränsad omfattning härröra från minskade intäkter från resenärer med reskassa och som bara åker buss. Det stora biljettappet bidrar SL själv och ytterst Folkhälsomyndigheten till genom att uppmana till att avstå från att åka kollektivt. Se SLs stora annonser där man tackar för att resenärer avstår från att åka med dem.
Enligt uppgift pågår diskussioner med Arbetsmiljöverket och facket för att hitta en lösning som möjliggör att man kan stiga på framme i bussen och samtidigt skydda busschaufförerna. Detta arbete bör ske med första prioritet. I avvaktan på detta föreslår vi:

- att tågvärdar hjälper till att blippa vid de bakre bussdörrarna. Detta sker ju redan i dag i rusningstid för att påskynda påstigningen.
- Att kontrollanter på bussarna blippar alla biljetter och därmed underlättar för resenärerna att betala i stället för att ”sätta dit” resenärer.
- Skulle ovan möjligheter anses för omfattande föreslår vi att pensionärer får åka gratis till dess att det åter blir möjligt att blippa sitt reskassekort.

Stockholm den 26 oktober 2020

Ann Heberg Balkå
Ann Heberg Balkå
SPF Seniorerna, Stockholmsdistriktet

Alf Andersson
Alf Andersson
PRO, Stockholms Län

Owe Landgren
Owe Landgren
SKPF Pensionärerna

Bo Schylander
Bo Schylander
RPG

Från: ylwa.bjorkquist@stockholm.se
Till: Registrator.tf@sll.se
Cc:
Bcc:
Ärende: Expediering av Östermalms stadsdelsnämnds beslut med anledning av medborgarförslag om kollektivtrafiken nattetid till Norra Djurgårdsstaden.
Skickat: 2020-10-28 09:29:15
Bilagor: §2 den 22 oktober 2020, Östermalms Stadsdelsnämnd Medborgarförslag om kollektivtrafik nattetid till Norra Djurgårdsstaden(347183).pdf; Bilaga Medborgarförslag om kollektivtrafik nattetid till Norra Djurgårdsstaden(340899).pdf; Svar på medborgarförslag om kollektivtrafik nattetid till Norra Djurgårdsstaden(339511).pdf
Inbäddade bilagor: image001.png

Expedierar Östermalms stadsdelsnämnds beslut §2 2020-10-22 om kollektivtrafiken nattetid till Norra Djurgårdsstaden. Stadsdelsnämnden beslutade att överlämna bifogat medborgarförslag till trafikförvaltningen i Region Stockholm för kännedom och eventuell åtgärd till trafiknämnden. Stadsdelsnämnden emotser ett svar.
Med vänlig hälsning
Ylwa Björkquist
Registrator

Östermalms stadsdelsförvaltning
Kansli
Karlavägen 102, 104 51 Stockholm
Telefon: 08-508 10 037
E-post: ostermalm@stockholm.se

http://intranat.stockholm.se/PageFiles/4812/logotyp_epost.png

Information om behandling av personuppgifter
Inom Stockholms stad är det respektive nämnd eller styrelsen i det bolag som hanterar personuppgifterna, som är personuppgiftsansvarig. På **stockholm.se/dataskydd** hittar du information om stadens behandling av personuppgifter.

Från: no_reply@insynsverige.se
Till: ostermalm@stockholm.se
Cc:
Bcc:
Ärende: Inkommet medborgarförslag från insynsverige.se
Skickat: 2020-05-05 13:44:06
Bilagor:
Inbäddade bilagor:

Rubrik: Kollektivtrafik nattetid.
Förslag:
Tycker Vi i NDS skall arbeta på att få en nattbuss hit! Jag har flertalet gånger föreslagit till Tf att buss 291 från/till Cityterminalen-Gåshaga, Lidingö kan svänga in här istället för att åka Lidingövägen, där ingen nästan går av och ingen på. Tycker Vi skall kämpa för det! Tycker Stadsdelsnämnden kan arbeta för detta! Alternativa lösningar finns säkert, bara en nattbuss trafikerar NDS, många arbetar skift här!

Namn: [redacted]
Adress: [redacted]
Postnummer: [redacted]
Ort: Stockholm
Telefon:
E-post: [redacted]

Inkom 2020-05-05 13:44:02

Handläggare
Sofia Regnell
Telefon: 0850809021

Till
Östermalms stadsdelsnämnd
2020-10-22

Medborgarförslag om kollektivtrafik nattetid till Norra Djurgårdsstaden

Svar på medborgarförslag

Förslag till beslut
Medborgarförslaget besvaras med förvaltningens tjänsteutlåtande.

Sammanfattning
I medborgarförslaget framförs att en nattbuss bör börja gå till Norra Djurgårdsstaden. Förslagsställaren skriver att denne påtalat för trafikförvaltningen att buss 291 mellan Cityterminalen och Gåshaga på Lidingö, bör åka till Norra Djurgårdsstaden istället för Lidingövägen.

Det är trafikförvaltningen inom Region Stockholm som ansvarar för kollektivtrafiken i Stockholms län. Stadsdelsförvaltningen har ingen rådighet i frågan. Stadsdelsförvaltningen har varit i kontakt med trafikförvaltningen. Trafikförvaltningen lyfter fram att bakom utformningen av respektive buss-och spårlinje inom kollektivtrafiken ligger analyser av antal resenärer, tillgång till bussar, personal och andra transportalternativ i området. Nattbusslinje 291 mellan Cityterminalen och Gåshaga på Lidingö går på Lidingövägen eftersom denna linje främst är tänkt som ett alternativ för transport nattetid från City ut till Lidingö.

Bakgrund
Ett medborgarförslag om kollektivtrafik nattetid inkom till Östermalms stadsdelsnämnd i maj 2020.

Ärendets beredning
Ärendet har beretts av Parkmiljöavdelningen norra innerstaden.

Ärendet
I medborgarförslaget framförs att en nattbuss bör börja gå till Norra Djurgårdsstaden. Förslagsställaren skriver att denne påtalat för trafikförvaltningen att buss 291 mellan Cityterminalen och Gåshaga på Lidingö, bör åka till Norra Djurgårdsstaden istället för Lidingövägen där inte så många trafikanter går på och av.

Östermalms stadsdelsförvaltning
Parkmiljöavdelningen norra innerstaden

Karlavägen 104
Box 24 156
10451 Stockholm
Växel 08-50810000
ostermalm@stockholm.se
stockholm.se

Synpunkter och förslag

Det är trafikförvaltningen inom Region Stockholm som ansvarar för kollektivtrafiken i Stockholms län, och stadsdelsförvaltningen har därför ingen rådighet i frågan. Förvaltningen är dock årligen remissinstans vid föreslagna trafikförändringar inför kommande år inom stadsdelsområdet.

Förvaltningen har varit i kontakt med trafikförvaltningen för att efterhöra varför det inte går någon nattbuss till Norra Djurgårdsstaden. Trafikförvaltningen lyfter i sitt svar att det bakom utformningen av respektive buss-och spårlinje inom kollektivtrafiken har gjorts en analys av antalet resenärer, tillgång till bussar, personal och andra transportalternativ i området. Anledningen till att nattbusslinje 291 mellan Cityterminalen och Gåshaga på Lidingö går på Lidingövägen, är för att denna linje främst är tänkt som ett alternativ för transport nattetid från City ut till Lidingö. Då detta är det primära målet för busslinjen så blir det naturligt att den tar den snabbaste vägen dit för att minska restiden ut till Lidingö.

Trafikförvaltningen lyfter dock fram att linjesträckningarna konstant är under förändring då de bakomliggande faktorerna som nämns ovan också ändras med tiden. Trafikförvaltningen kommer därför ha med sig detta önskemål i planeringen framåt. Då förslaget på trafikförändringar inför 2021 var ute på remiss till bland annat Östermalms stadsdelsnämnd under våren 2020, är det dock inte säkert att förslaget kommer hinna övervägas inför tidtabellen som börjar gälla 2021.

Stadsdelsförvaltningen kommer skicka medborgarförslaget och förvaltningens svar till trafikförvaltningen Region Stockholm för kännedom.

Jessica Alfredsson
tf stadsdelsdirektör

Therese Rosen
avdelningschef

Bilagor

1. Medborgarförslag om kollektivtrafik nattetid till Norra Djurgårdsstaden.

Östermalms stadsdelsförvaltning
Parkmiljöavdelningen norra innerstaden

Karlavägen 104
Box 24 156
10451 Stockholm
Växel 08-50810000
ostermalm@stockholm.se
stockholm.se

Attesterat av

Detta dokument har godkänts digitalt av följande personer:

Namn	Datum
Jessica Alfredsson, tf stadsdelsdirektör	2020-10-08
Therese Rosen, avdelningschef	2020-10-06

Protokoll 9/2020

fört vid Östermalms Stadsdelsnämnds sammanträde torsdagen den 22 oktober 2020 kl. 18:00-20:00, Karlavägen 104 - stängt för allmänheten

Ledamöter	Andrea Hedin (M) Ordförande Birgit Marklund Beijer (S) Vice ordförande Annika Elmlund (M) Henrik Lundquist (M) Magnus Granat (M) Vivianne Gunnarsson (MP) Caroline Blomberg (C) Rudolf Sjöstrand (S) Berit Nyberg (S) Marion Sundqvist (V) Göran Ek (SD) Christina Schönberg Messick (L) ersätter Mats Hasselgren (L) Stephanie Branzell (V) ersätter Jaime Barrios (V)
Ersättare	Christina Huss (M) Amelie Langby (M) Johanna Clarin (MP) Robert Steffens (C) Stefan Swärd (KD) Fredrik Boeke (S) Sanna Eliasson (S) Cecilia Enquist (V)
Övriga närvarande	Kerstin Andersson Stadsdelsdirektör Roger Mellroth Tjänsteman Jan Rönnberg Tjänsteman Marianne Wikander Tjänsteman Jens Vesterlund Tjänsteman
Justerare	Rudolf Sjöstrand
Datum för justering	2020-10-22
Paragraf	§2
Sekreterare	Sarah Johansson

§ 2
Medborgarförslag om kollektivtrafik nattetid till Norra Djurgårdsstaden

ÖST 2020/555

Beslut

Östermalms stadsdelsnämnd beslutar att utöver besvara medborgarförslaget med förvaltningens tjänsteutlåtande skicka med nedanstående uttanlande till ansvarig nämnd i Region Stockholm:
I medborgarförslaget framförs att en nattbuss bör börja gå till Norra Djurgårdsstaden. Förslagsställaren skriver att denne påtalat för trafikförvaltningen i Region Stockholm att buss 291 mellan Cityterminalen och Gåshaga på Lidingö, bör åka till Norra Djurgårdsstaden istället för via Lidingövägen.
Vi delar förslagsställarens bild av behovet av generösare kommunikationer till Norra Djurgårdsstaden och att det kommer till stånd så snart som möjligt.
Norra Djurgårdsstaden är en stadsdel med tydlig miljöprofil. Nya bostäder byggs och inflyttningen är stor. Miljöprofilen innebär att det byggs färre parkeringsplatser då de boende förväntas förflytta sig med kollektivtrafik, cykel m.m. Väl fungerande kollektiv nattrafik är en nödvändighet för att de boende skall uppleva det möjligt att leva utan egen bil. En modern stadsdel skall ha god tillgänglighet samt kännas trygg.
God tillgänglighet innebär regelbunden kollektivtrafik både dag- och nattetid. Det skall gå att bo, arbets-pendla och ha ett socialt liv också på nätter och kvällar. För detta krävs att Regionen kan se över linjedragning och turtäthet i det aktuella området.
Vi överlämnar detta förslag till trafikförvaltningen i Region Stockholm med förhoppning om att trafiknämnden och Östermalms stadsdelsnämnd med gemensamma krafter kan bejaka en lättrörlig hantering av bussarnas linjedragning. Flexibilitet är påbjudet oss alla.

Sammanfattning av ärendet

I medborgarförslaget framförs att en nattbuss bör börja gå till Norra Djurgårdsstaden. Förslagsställaren skriver att denne påtalat för trafikförvaltningen att buss 291 mellan Cityterminalen och Gåshaga på Lidingö, bör åka till Norra Djurgårdsstaden istället för Lidingövägen.
Det är trafikförvaltningen inom Region Stockholm som ansvarar för kollektivtrafiken i Stockholms län. Stadsdelsförvaltningen har ingen rådighet i frågan. Stadsdelsförvaltningen har varit i kontakt med trafikförvaltningen. Trafikförvaltningen lyfter fram att bakom utformningen av respektive buss-och spårlinje inom

kollektivtrafiken ligger analyser av antal resenärer, tillgång till bussar, personal och andra transportalternativ i området.
Nattbusslinje 291 mellan Cityterminalen och Gåshaga på Lidingö går på Lidingövägen eftersom denna linje främst är tänkt som ett alternativ för transport nattetid från City ut till Lidingö.

Yrkande

Andréa Hedin m.fl. (M), Mats Hasselgren m.fl. (L), Vivianne Gunnarsson m.fl. (MP), Caroline Blomberg m.fl. (C) och Stefan Swärd (KD), lämnar ett yrkande, att medborgarförslaget besvaras med förvaltningens tjänsteutlåtande samt att medborgarförslaget skickas tillsammans med nedanstående uttalande till ansvarig nämnd i Region Stockholm.
I medborgarförslaget framförs att en nattbuss bör börja gå till Norra Djurgårdsstaden. Förslagsställaren skriver att denne påtalat för trafikförvaltningen i Region Stockholm att buss 291 mellan Cityterminalen och Gåshaga på Lidingö, bör åka till Norra Djurgårdsstaden istället för via Lidingövägen.
Vi delar förslagsställarens bild av behovet av generösare kommunikationer till Norra Djurgårdsstaden och att det kommer till stånd så snart som möjligt.
Norra Djurgårdsstaden är en stadsdel med tydlig miljöprofil. Nya bostäder byggs och inflyttningen är stor. Miljöprofilen innebär att det byggs färre parkeringsplatser då de boende förväntas förflytta sig med kollektivtrafik, cykel m.m. Väl fungerande kollektiv nattrafik är en nödvändighet för att de boende skall uppleva det möjligt att leva utan egen bil. En modern stadsdel skall ha god tillgänglighet samt kännas trygg.
God tillgänglighet innebär regelbunden kollektivtrafik både dag- och nattetid. Det skall gå att bo, arbets-pendla och ha ett socialt liv också på nätter och kvällar. För detta krävs att Regionen kan se över linjedragning och turtäthet i det aktuella området.
Vi överlämnar detta förslag till trafikförvaltningen i Region Stockholm med förhoppning om att trafiknämnden och Östermalms stadsdelsnämnd med gemensamma krafter kan bejaka en lättrörlig hantering av bussarnas linjedragning. Flexibilitet är påbjudet oss alla.
Birgit Marklund Beijer m.fl. (S), Stephanie Branzell m.fl. (V) och Göran Ek (SD) ansluter sig till yrkandet.

Beslutsgång

Ordföranden ställer det gemensamma yrkandet från nämnden mot förvaltningens förslag till beslut och fann att nämnden beslutat i enlighet med det gemensamma yrkandet.

Särskilt uttalande

Birgit Marklund Beijer (S) m.fl.) och Stephanie Branzell (V) m.fl. lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Vi, i den förra majoriteten – S, MP, V underströk och nu fortsätter S och V i opposition att understryka behovet av bättre förbindelser till/från Norra Djurgårdsstaden. I avvaktan på den avbrutna och starkt försenade spårvagnsförbindelsen är stombusslinjen mellan Ropsten och Karolinska sjukhuset givetvis mycket bra.
Norra Djurgårdsstaden är ett utvecklingsområde som utvecklas i snabb takt med en stor befolkningsökning. Åldersgruppen 25-49 år är den grupp som ökar mest i området (Rapport: Statistik och fakta om Stockholm) och det är också den gruppen som kan tänkas åka mest med kollektiva färdmedel både dagtid och nattetid. Vi anser således att det skulle vara befogat med en nattbuss till Norra Djurgårdsstaden och stödjer därmed medborgarförslaget.
Stadsdelsförvaltningen och Östermalms stadsdelsnämnd, har som framgår i tjänsteutlåtandet, inte rådighet i frågan om kollektivtrafik. Icke desto mindre är det av vikt att nämnden har möjlighet att avge synpunker och önskemål i frågor som rör kollektivtrafik.

Handlingar i ärendet

- ÖST 2020/555-3 Svar på medborgarförslag om kollektivtrafik nattetid till Norra Djurgårdsstaden
- ÖST 2020/555-4 Bilaga Medborgarförslag om kollektivtrafik nattetid till Norra Djurgårdsstaden

Signerat av

Detta dokument har signerats digitalt av följande personer

Namn	Datum
Andréa Marieanna Arlene,Ström	2020-10-27
RUDOLF,SJÖSTRAND	2020-10-27

Trafikförvaltningen
TA Trafikavdelningen
Järnväg
Pendeltåg

Handläggare
Mats Pergel
08-686 1708
mats.pergel@sll.se

BREV
2020-11-05
Version

Sändlista:
madeleine_schwabe@hotmail.com
Registrator Trafikförvaltningen

Ärende/Dok. id.
TN 2020-1475

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Gällande förutsättningar för att stanna PT 42x i Skogås / Trångsund

Hej Madeleine,
Trafikförvaltningen emottog den 4 november 2020 nedanstående brev och önskemål (TN 2020-1475)

Hej,
Har idag varit i kontakt med Trafikförvaltningen och registratoravdelningen

Jag kontaktar Er då jag under drygt 2 veckors tid varit i kontakt med alla myndigheter från SL/Trafikverket/Stockholm Stad/Stockholm Kommun och även Folkhälsomyndigheten.

Mitt ärende avser pendeltågslinjen X42 sk snabbtåg/skip-stop tåg. Under den rådande pandemin så anser jag att dessa snabbtåg även skall stanna vid de övriga stationerna Trångsund/Skogås/Vega/Jordbro.
Om detta skulle göras skulle spridningen av resenärerna bli större, för idag så ser jag dagligen dessa tåg endast fyllda till ca 1/3 i båda riktningar. Man skall även inte glömma att vintern är på ingång och då kommer det även tillkomma den årliga snökaoset som får resenärer att flockas på stationerna/tåg.

Att man tidigare har skrivit ett avtal med Nynäshamn för dess boende måste iallafall kunna tillfälligt hävas under force majeure.

Denna ändring skulle inte tillkomma några större kostnader då det är samma personal och samma driftkostnad, man kan säga nästintill kostnadsfritt. Det man får ”betala” är 10 min längre restid. Vad är 10 min?

Att SL pressansvarig står och säger, citerar:
SL:s svar: stockholmarna måste själva ordna situationen.
– Vi kan inte göra mer från Stockholms sida, säger Claes Keisu, pressansvarig på SL
Detta är ju en ren skär lögn i mina ögon och en förolämpning för oss som varje dag måste göra val för våra medmänniskor och ta hänsyn.
Hoppas att ni ser tar till er detta och ser en möjlighet till att hjälpa och göra en stor förändring för oss resenärer och samhälle.

Stort tack på förhand!
Madeleine Schwabe

Trafikförvaltningen
TA Trafikavdelningen
Järnväg
Pendeltåg

BREV
2020-11-05
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2020-1475

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Svar:
Nynäsbanan är idag den bana som innehar lägst antal resenärer i pendeltågsnätet. Banan har dubbelspår till Hemfosa, för att sedan trafikeras med enkelspår till Nynäshamn och under vardagar sker två olika trafikeringslösningar på banan (*utöver diverse godstrafik*).

Dels ordinarie trafiklösning som idag trafikerar till/från Västerhaninge vad 15:e minut i högtrafik, samt ”snabbtåg” till/från Nynäshamn, var 30:e minut i högtrafik, vars uppgift är att transportera resenärer till/från Nynäshamn.

Uppdraget för snabbtåg är dels att möjliggöra för en restid in till citykärnan inom 1 timme för Nynäshamnsborna, vilket är ett av målen med pendeltågstrafiken. Utöver detta stanna vid större knutpunkter för avstigning samt att avlasta ordinarie trafik och minska trängsel.

Ordinarie trafik går idag i 15 min trafik under högtrafik sträckan till/från Västerhaninge. Det finns idag inga planer på att öka turtäthet på denna sträcka då andra banor är mer belastade och skulle behöva prioriteras.

Skulle snabbtågslösning ”tas bort” genom att stanna på samtliga stationer skulle samtliga stationer/resenärer bli lidande då dessa snabbtåg skulle tas bort helt från linjen och användas på andra platser där trängsel är större, och ersättas med de ordinarie turerna med bibehållen 15 minuters trafik.

Detta möjliggör varken utökad turtäthet eller minskad trängsel, utan en kraftig försämring då samtliga resenärer skulle tvingas åka med ordinarie trafik med resultat av större trängsel för resande närmare city, då uppsamling sker ända från Nynäshamn, samt avsevärt längre restid för resenärer i ytterområdet (Nynäs-Västerhaninge).

Utöver detta finns en s.k. omloppsteknisk utmaning i Ert önskemål, då det blir svår att passa in tågen i rätt kanaler i innerstaden, samt passa med tåg kopplat till enkelspårsdrift i Nynäshamn.

Med vänliga hälsningar

Mats Pergel
Affärsförvaltare Trafikproduktion
TA Järnväg, Pendeltåg

PRO

Täby Centrum-Näsby

Täby 2020-11-04

AB Stockholms Lokaltrafik "SL"

105 73 STOCKHOLM

MÖJLIGHETER ATT LÖSA BILJETT VID BUSSRESOR.

Vi vill först ta upp två "självklarheter".
Naturligtvis ska resenärer betala för sina resor med de olika SL-biljetterna.

På spårbundna färdmedel finns vanligen tekniska hjälpmedel vid stationerna. eller i stationernas omedelbara närhet. Det samma gäller endast vid ett långt mindre antal busshållplatser. Det är lika självklart att SL gör allt för att skydda personalen - inte minst busschaufförer från att bli smittade av Coronaviruset.
Enhetstaxan underlättar troligen även förebyggande åtgärder.

SL har därför valt att på- och avstigning sker genom de bakre bussdörrarna.
Dessutom är sittplatserna närmast föraren Inte "öppna" för resenärerna.

Det kan därför inte anses vara godtagbart att bussresenärer som inte betalt erforderlig biljett ska åläggas att betala en "straffavgift" på 1500 kr. Däremot ska de självklart krävas på biljettpriset.

Ur bl.a. etisk synpunkt är det helt oacceptabelt att kräva "straffavgift".
Vi önskar även få veta om den nu tillämpade ordningen är prövad ur strikt juridisk synpunkt.

Vår förening föreslår därför följande:
att sätta upp blippautomater vid stora utgången på samtliga bussar.
att sätta upp nya eller omflyttade biljettautomater vid busshållplatser där det är möjligt.

Dessa kan ju troligen även användas när Coronabesväre n har lämnat vårt land.

För styrelsen i PRO Täby Centrum/Näsby (=TCN)

.....
/Harry Mattsson/
Ordförande
Trafikansvarig

.....
/Christina Axelsson/
Vice Ordförande/