Trafiknämnden/trafikförvaltningen

TERTIALRAPPORT
April 2019

Innehållsförteckning

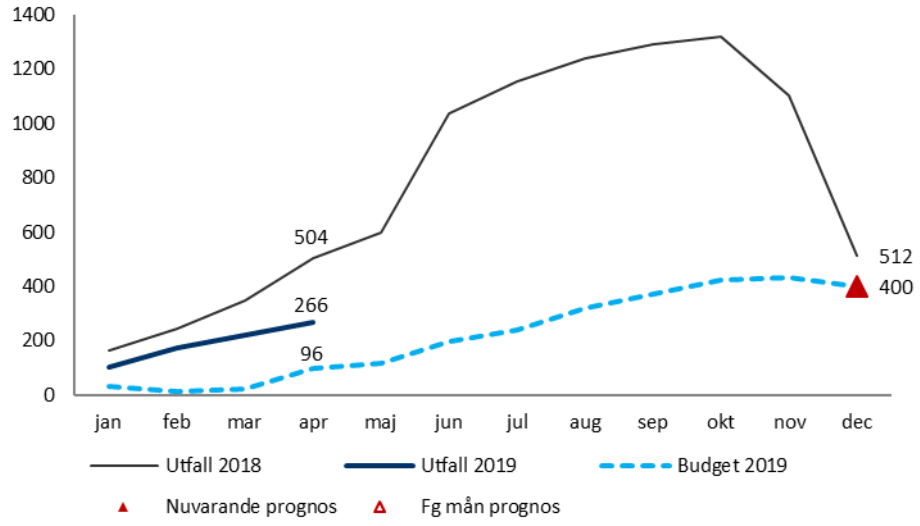
1. Inledning ... 3
1.1 Väsentliga händelser per april 2019 ... 4
2. Styrning, mål och uppdrag ... 5
2.1 Mål ... 5
2.1.1 Uppfyllelse av fullmäktiges mål och indikatorer ... 5
2.1.2 Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem ... 5
2.2 Lokala mål och indikatorer ... 8
2.3 Anmodan ... 8
3. Verksamhet ... 10
3.1 Avtal och upphandlingar ... 10
3.2 Verksamhet, övrigt ... 11
3.3 Investeringar, framdrift i program och projekt ... 13
3.4 Resande i kollektivtrafik ... 16
4. Ekonomi ... 20
4.1 Resultat ... 20
4.1.1 Avvikelse utfall i jämförelse med periodiserad budget ... 21
4.1.2 Prognos i jämförelse med budget ... 23
4.1.3 Specifikation - personalkostnader inklusive inhyrd personal ... 26
4.1.4 Specifikation - Resultat per trafikindelning ... 27
4.2 Åtgärdsprogram för en ekonomi i balans ... 27
4.3 Investeringar ... 27
4.3.1 Utfall i jämförelse med budget ... 28
4.3.2 Prognos jämfört med årets budget ... 28
4.3.3 Investeringsobjekt ... 28
5. Personal och kompetensförsörjning ... 33
5.1 Bemanning – helårsarbeten och kostnadsutveckling ... 33
5.2 Avvikelse helårsarbeten i jämförelse med periodiserad budget ... 34
5.3 Prognos helårsarbeten i jämförelse med budget ... 34
6. Risker och möjligheter ... 34
7. Ledningens åtgärder ... 35
8. Nämnd-/styrelsebehandling ... 37

1. Inledning

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

Trafikförvaltningen gick in i år 2019 med en budget i balans och årsprognosen indikerar en ekonomi i balans. Årets resultat bedöms i prognosen till 400 mkr och är därmed oförändrad mot budget. Utfallet per april uppgår till 266 mkr vilket överstiger periodens budget med 170 mkr. Prognosen inkluderar en intäktsförstärkning genom högre resandeutveckling än förväntat vilket reduceras av ökade drift- och underhålls- samt kapitalkostnader.

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



Investeringsutfallet prognostiseras till 6 091 mkr, eller 100 procent, jämfört med budgeterat 6 091 mkr. Avvikelser återfinns emellertid på objektsnivå.

Andelen resenärer som är nöjda med den allmänna kollektivtrafiken uppgår till 79 procent. Inom skärgårdstrafiken uppgår andelen till 96 procent. Andelen resenärer som känner sig trygga i kollektivtrafiken har ökat

[1] Förvaltning för utbyggd tunnelbana redovisas separat till trafiknämnden.

jämfört med samma period 2018 och uppgår till 72 procent. Sedan föregående år har stort fokus legat på att öka tryggheten för resenärerna, bland annat är kroppsburna kameror för ordningsvakter under införande efter test under årets första månader.

Resandet med kollektivtrafiken har fortsatt öka under 2019. Kollektivtrafiken på land har ökat med 3,7 procent och kollektivtrafiken på vatten har ökat med 3,8 procent jämfört med motsvarande period 2018.

Antal anställda var per sista april 845 varav 786 tillsvidareanställda och 59 visstidsanställda. Antalet vakanser uppgick till 156, varför kompetensförsörjning fortsatt är ett viktigt fokusområde för förvaltningen.

1.1 Väsentliga händelser per april 2019

Under årets första månader har det skett ett antal väsentliga händelser inom verksamheten där ett urval återges nedan.

- Nynäslinjens pendeltågsstation Vega invigdes den 1 april.
- Bron över Ulvsundaleden på Tvärbanans Kistagren (vid Bromma Blocks) lyftes på plats den 19-21 mars.
- Roslagsbanans nya depå i Molnby är döpt till Vallentunadepån, där också stommen är rest under perioden.
- Resenärerna kan numera validera sina digitala Movingobiljetter[2] i SL-trafiken efter teknisk lansering i januari.
- I skärgårdens avtalsområde har område E39D2 tilldelats Madam Rederi AB i februari, vilket innebär att tre av fyra avtalsområden är klara med tilldelad avtalstid på 10 år.
- Tillägg till pendeltågsavtal E24 Uppdragsavtalet, har tecknats rörande mätpunkter för punktlighet och för reglering av avtalsmässigt inställd trafik.
- Upphandling av busstrafik inom Norrort (E35), Nacka/Värmdö (E36), Huddinge/Botkyrka/Söderort (E37), Norrtälje (E38) samt upphandling av Roslagsbanan (E34) har påbörjats.
- Efter problem med rulltrapporna i Citybanan har första fasen av aktiviteter avslutats och rulltrapporna är i bruk.

[2] Movingo är en pendlarbiljett för resor i Mälardalen

2. Styrning, mål och uppdrag

2.1 Mål

2.1.1 Uppfyllelse av fullmäktiges mål och indikatorer

Övergripande mål	Mål	Prognos-upp-fyllelse mål*	Indikator	Utfall	Mål-värde nämnd/ bolag	Mål-värde full-mäktige	Prognos-upp-fyllelse indikator **
Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transport-system	Attraktiva resor	●	Nöjda resenärer - allmän kollektivtrafik	79%	>=75%	>=75%	●
			Nöjda resenärer - allmän skärgårdstrafik	96%	>=91%	>=91%	●
	Trygga resor	◆	Andel resenärer som känner sig trygga i allmän kollektivtrafik på land och med pendelbåtar	72%	>=78%	>=78%	◆
	Effektiva resor	●	Tusental påstigande en vanlig vardag	3 039	2 936	>=2 936	◆

* Målet prognosticeras uppfyllt om minst hälften av de indikatorer som är delade till nämnden/bolaget i Stödet prognostiseras uppfyllas 2019

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

2.1.2 Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem

Attraktiva resor

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

Målet attraktiva resor bedöms uppnås för 2019. För andelen nöjda resenärer i allmän kollektivtrafik och i allmän skärgårdstrafik är trenden över tid stabil och prognosen för 2019 för båda indikatorerna överstiger årsmålet.

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Prognos-upp-fyllelse indikator	Mål-värde nämnd/ bolag	Mål-värde full-mäktige
Nöjda resenärer - allmän kollektivtrafik *(Regionfullmäktige)*	79%	81%		>=75%	>=75%
Kommentar Andelen nöjda resenärer i allmän kollektivtrafik är 79 procent vilket är 2 procentenheter lägre jämfört med motsvarande period föregående år men överstiger målet om 75 procent. Prognosen för år 2019 baseras på en fortsatt stabil trend på en nivå om 80 procent. Det finns utmaningar att bibehålla nivån som främst beror av hur väl punktligheten för pendeltåget kan upprätthållas. *Ack utfall tom mars*					
Nöjda resenärer - allmän skärgårdstrafik *(Regionfullmäktige)*	96%	96%		>=91%	>=91%
Kommentar Andelen nöjda resenärer i allmän skärgårdstrafik är bibehållen på 96 procent jämfört med samma period föregående år och överstiger därmed målet om 91 procent. Prognosen för allmän skärgårdstrafik uppgår till 96 procent. *Ack utfall tom mars.*					

Trygga resor

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

Trygga resor var ett nytt mål för trafikförvaltningen från och med 2018. Fokus lades under 2018 på att öka tryggheten i kollektivtrafiken och arbetet fortsätter under 2019.

Målet för trygga resenärer[3] bedöms som utmanande att nå 2019. Trenden är positiv, men utfallet för indikatorn (andel resenärer som känner sig trygga i allmän kollektivtrafik på land och med pendelbåtar) har trots flera åtgärder inte nått upp till högt satta mål. Det som mäts är den upplevda tryggheten och den påverkas av fler aspekter än de som trafikförvaltningen kan påverka. De åtgärder som förvaltningen tillsammans med flera samverkansaktörer vidtar förväntas dock ge positiva bidrag och höja andelen framgent.

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

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Prognos-upp-fyllelse indikator	Mål-värde nämnd/ bolag	Mål-värde full-mäktige
Andel resenärer som känner sig trygga i allmän kollektivtrafik på land och med pendelbåtar *(Regionfullmäktige)*	72%	70%		>=78%	>=78%
Kommentar Andel resenärer som känner sig trygga i allmän kollektivtrafik på land och med pendelbåtar har ökat med två procentenheter till 72 procent jämfört med samma period 2018. Utfallet understiger målet om 78 procent. Prognosen är 74 procent för år 2019. Målet är utmanande med hänsyn till att den ökade känslan av otrygghet allmänt i samhället (BRÅ, nationella trygghetsundersökningen NTU 2018). De åtgärder som förvaltningen tillsammans med trafikentreprenörer och andra samverkansaktörer vidtar förväntas bidra till en fortsatt positiv utveckling. *Ack utfall tom mars.*					

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Prognos-upp-fyllelse indikator	Mål-värde nämnd/ bolag	Mål-värde full-mäktige
Andel trygga resenärer i allmän kollektivtrafik i skärgårdstrafiken *(Nämnd)*	99%	98%		>=96%	
Kommentar Andelen resenärer som känner sig trygga i Skärgårdstrafiken är hög. Trenden är stabil och överstiger målet om 96 procent. Den höga andelen resenärer som känner sig trygga förklaras av att det finns personal ombord. Prognosen för Skärgårdstrafiken uppgår till 96 procent. *Ack utfall tom mars.*					

Effektiva resor

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

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

Trafikförvaltningen arbetar kontinuerligt med effektiviseringar av verksamheten. Att nå målet avseende kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna är utmanande. Trafikförvaltningen har under 2019 påbörjat framtagande av en plan för ökade marknadsandelar. Utvecklingen är fortsatt positiv avseende arbete med hållbar miljöpåverkan, exempelvis inom användningen av förnybar energi, minskade utsläpp av kväveoxider och partiklar.

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Prognos-upp-fyllelse indikator	Mål-värde nämnd/ bolag	Mål-värde full-mäktige
Tusental påstigande en vanlig vardag *(Regionfullmäktige)*	3 039	2 931	◆	2 936	>=2 936
Kommentar Antalet genomsnittligt påstigande en vanlig vardag i kollektivtrafiken på land uppgår till 3 039 tusen genomsnittligt påstigande vilket är en ökning med 108 tusen påstigande jämfört med samma period föregående år och över målet på 2 936 tusen genomsnittligt påstigande. Påstigande varierar över säsong och är normalt högt för denna period för att minska under sommarsäsongen. Påstigandeförändringen baserad på befolkningsutveckling och disponibel inkomst bedöms vara 1,86 procent. Prognosen för antalet genomsnittliga påstigande en vanlig vardag för år 2019 uppgår till 2 860 tusen, det vill säga 2,6 procent lägre än målet om 2 936 tusen påstigande men prognosen är 1,6 procent högre än utfallet för helår 2018. Den lägre prognos beror främst på det omfattande ombyggnationsprojekt som kommer att påverka tunnelbanetrafiken under sommaren, samt framkomlighetsproblematiken för busstrafiken i innerstaden. Se vidare avsnitt resande. *Ack utfall tom mars.*					

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Prognos-upp-fyllelse indikator	Mål-värde nämnd/ bolag	Mål-värde full-mäktige
Antal påstigande - allmän kollektivtrafik på vatten - total *(Nämnd)*	602	580	●	6 090	
Kommentar Antalet påstigande i kollektivtrafik på vatten uppgår totalt till 602 tusen påstigande, vilket är en ökning jämfört med samma period föregående år. Prognosen är oförändrad mot budget. Se vidare avsnitt resande. *Ack utfall tom mars.*					

2.2 Lokala mål och indikatorer

Trafikförvaltningens/trafiknämndens nedbrutna mål och indikatorer, som styr mot de av regionfullmäktige beslutade målen, återfinns i bilaga Lokala mål och indikatorer.

2.3 Anmodan

Trafiknämnden har fått följande anmodan från region Stockholm:

- Regionstyrelsen anmodar samtliga nämnder och bolag att fortsatt säkerställa åtgärder för att minska konsultkostnader och att intensifiera arbetet med att skifta ut konsulter.

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

För återrapportering, se bilaga Anmodan.

3. Verksamhet

3.1 Avtal och upphandlingar

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

Två nya godsavtal är tilldelade under året, linje 64 och 65.

Under perioden upphandlades och tilldelades ny leverantör för WÅAB:s helikoptertrafik. Avtalet har emellertid överprövats två gånger och trafiken körs tills vidare med den tidigare leverantören i väntan på svar från domstol.

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

Lokalbanor
Under perioden har ett supportavtal tecknats med Ansaldo avseende signalsystemet på Roslagsbanan. Ett tilläggsavtal har även tecknats med Stockholms Spårvägar avseende GDPR[4].

Buss
Upphandling av busstrafik inom Norrort (E35), Nacka/Värmdö (E36), Huddinge/Botkyrka/Söderort (E37), Norrtälje (E38) samt Roslagsbanan (E34) har påbörjats. Leverantörskvalificering har genomförts och arbete med upphandlingsdokumenten pågår.

---

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

Anläggning med mera
Upphandling av Telesystemsavtal (Tele UH 2019) har tilldelats och kontrakt kommer att tecknas med InfraNord AB när SUA-avtal[5] är tecknat. Arbete har under perioden pågått avseende underhållsavtal för bana, el och signal (UH2022) samt avseende trafikledning inom sjötrafiken liksom för upphandling av kundtjänstavtal. Efter test av kroppskameror för biljettkontroll under årets första månader, permanentas avtalet med ambitionen att kontrollanter ska vara utrustade med kameror innan årets slut.

Studier inför trafikaffärer
I februari har studien inför nya trafikaffärer för E34 Roslagsbanan, samt kommande busstrafikaffärer E35 Norrort, E36 Nacka och Värmdö, E37 Huddinge, Botkyrka och Söderort samt E38 Norrtälje beslutats i trafiknämnden. Samtidigt fattades beslut om att inleda upphandling. Under våren har arbete med preliminär upphandlingsdokumentation pågått inom trafikförvaltningen. Trafikstarter för nya avtal planeras till april (E34 respektive E35), juni (E38) och augusti (E36 resp. E37) år 2021. Med utgångspunkt i utvecklat arbetssätt och strukturkapital från E34-E38 har arbetet med behovsanalys inför kommande tunnelbaneaffär (E40) fortsatt.

Trygghet
Under 2019 har det strategiska trygghetsarbetet utvecklats vidare och en samlad kravställning avseende trygghet har genomförts i trafikupphandling E34 (Roslagsbanan) och E35-E38 (buss). Förberedelser pågår för ett pilotprojekt avseende en trygghetsapp som komplement till trygghetsnumret. Vidare har planering inför upphandling av trygghetsresurser för utsatta grupper och områden påbörjats.

3.2 Verksamhet, övrigt

Trafik
Under årets inledande månader drabbades trafiken av vinterväder i två omgångar. Direkt efter nyår orsakade stormen Alfrida problem i trafiken, bland annat för busstrafiken på grund av nedfallna träd. I början av februari orsakade snö och halka besvär i trafiken. Parallellt med detta drabbades även gröna linjen i februari av två större stopp i trafiken, i samband med infrastrukturarbeten vid Fridhemsplan och Alvik, vilket ledde till stor resenärspåverkan. Trafikförvaltningen har genomfört en

5 SUA – säkerhetsskyddad upphandling med säkerhetsskyddsavtal

utvärdering i syfte att förebygga liknande händelser i framtiden. Åtgärder innefattar bland annat en bättre process för riskbedömning i samband med spårarbetsplanering samt förbättrade informationsflöden vid händelse av stopp, både internt och till resenär.

Efter problem med rulltrapporna i Citybanans stationer i juli i fjol har aktiviteter vidtagits. Haveriutredningens rapport gav underlag för åtgärder med syftet att återställa en säker rulltrappsfunktion. Första fasen av dessa aktiviteter har avslutats under första kvartalet. Slutfasen i återställandet är att säkerhetsuppgradera de rulltrappor som är av motsvarande modell som den havererade, men som inte utgör trafikpåverkan. Arbetet kommer att pågå under resterande del av 2019.

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

Föraren av en av Keolis gasbussar på väg till utsättning valde att ta vägen genom Klaratunneln vilket resulterade i att gastanken på bussens tak slog i tunneltaket. Bussen började brinna explosionsartat men ingen person kom till skada. RISE, Research Institutes of Sweden AB, har anlitats som oberoende part för att klargöra händelseförloppet samt identifiera vilka faktorer som kan ha lett fram till olyckan. Fyra bidragande faktorer har identifierats: förarens ouppmärksamhet, barriärens utformning, brister i förarens internutbildning samt bussradions utformning.
Med anledning av utredningsresultatet har Keolis påbörjat ett arbete med att se över och förbättra sina instruktioner och utbildningsinsatser vid nyanställningar av personal. Keolis kommer vidare att föra en dialog med Stockholm stad med avseende på förbättring av funktionalitet för signalsystem och inkörningsskydd vid infarten till Klaratunneln. Vidare ska trafikförvaltningen tillsammans med Keolis se över hur funktionerna i kommunikationsutrustningen i bussen kan förbättras.

Under sommaren 2019 kommer flera trafikpåverkande åtgärder att genomföras. För att minimera resenärspåverkan påbörjade trafikförvaltningen dialog med operatörerna 1,5 år före planerade avstängningar. Den tunnelbanetrafik som kan erbjudas resenärerna under sommarperioden 2019 ger en sämre turtäthet mot en vanlig sommar eftersom tunnelbanan har begränsningar i framkomlighet på flera sträckor, framförallt på grön linje. Hur resenärerna väljer att resa utifrån planerade trafikpåverkande arbeten har analyserats i en trafikanalys och resultatet har

varit vägledande för planering av vilka alternativa resvägar som kan förbättras och förstärkas tillsammans med operatörer och väghållare.

Plan för ökade marknadsandelar
Framtagande av ett kunskapsunderlag över stockholmsregionens potential och behov för ökad kollektivtrafikandel har påbörjats. Syftet är att visa i vilka områden, bland vilka målgrupper och i vilka reserelationer som marknadsandelen bör och kan öka.

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

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

3.3 Investeringar, framdrift i program och projekt

Roslagsbanans utbyggnad
Arbetet med dubbelspårsutbyggnaden tillsammans med nya fordon (x15p) och en ny depå i Molnby betyder för resenären tätare och mindre störningskänslig trafik. Under perioden har byggandet av den nya depån i Molnby, Vallentunadepån, fortsatt enligt gällande plan. I Åkersberga har bygget av planskildheten som ersätter Båthamnsvägens plankorsning fortsatt samtidigt med utbyggnaden av stationen. Planering och upphandling har genomförts inför åtgärder med start, hösten 2019. Arbete Täby Kyrkby-Kragstalund och Vallentuna-Kårsta är förskjutet i tid från 2019 till 2020 på grund av för sent antagen järnvägsplan, till följd av

höstens val med fördröjd regeringsbildning, vilket också innebär att årets planerade sommaravstängning förläggs 2020 istället.

Program Bussdepåer
Inom program Bussdepåer pågår entreprenaderna i Tomteboda bussdepå. Efter tidigare förseningar har arbete med Enlunda bussdepå återupptagits.

Program Slussen
Söderströmsbron ska fortsätta att rustas upp. Besiktningar under hösten 2018 har visat att återstående brobalkar är av sämre kvalitet än vad som tidigare har bedömts. Med anledning av detta kommer trafikförvaltningen att genomföra ett forcerat balkbyte under sommaren 2019 och planerade förberedelser hölls under påskveckan. Trafikförvaltningen har planerat avstängningar med målet minsta möjliga resenärspåverkan, vilket innebär att Röda linjen mellan Slussen och T-Centralen stängs av i två veckor med start 1 juli, och att Gröna linjen på samma snitt stängs av fyra veckor därefter. Snittet trafikeras därför hela sommaren men med reducerad kapacitet.

Program Röda linjens uppgradering
Inom program Röda linjens uppgradering säkras leveransen av C30-vagnarna som beräknas introduceras succesivt tills full leverans 2022. Under planering är också åtgärder med IT-system som används för tunnelbanans drift och underhåll som säkerställer trafikeringen av C30-fordonen på röda linjen.

Program Tvärbana Norr Solnagrenen
Under perioden har arbete på Solnagrenen fortsatt med färdigställandet av ATC-systemet.

Program Spårväg City
Fortsatt arbete med strömförsörjningen av spårvägen samt förberedelser för ombyggnad av spårvagnsdepån Alkärrshallen har genomförts under perioden.

Program Kistagrenen
Under perioden har förfrågningsunderlag för upphandling av entreprenad på sträckan Bromma Flygplats till Helenelund, med publicering i slutet april, färdigställts. En förskjutning av tidplanen för trafikstart Norra Ursvik från 2021 till våren 2022 informerades om i trafiknämnden i februari.

Program Saltsjöbanan
Signalsäkerhetssystem (ATC) har under perioden fortsatt installerats i fordonen på Saltsjöbanan vilket har medfört att fordon tagits ur trafik för åtgärderna.

Nya Spårvägsmuseet
Spårvägsmuseet har under perioden fortsatt arbetet med invändiga arbeten enligt plan.

Handen Bussterminal
Färdigställande av bussterminal Haningeterrassen pågår och upphandling av inredningsentreprenad förbereds enligt plan.

Saltsjöbanans upphöjning
Planeringsarbetet för upphöjningen av Saltsjöbanans spår vid Nacka station avvaktar resultat av utredning om utformning. Arbetet med järnvägsplan och systemhandlingsprojektering för blivande mötesspår i Fisksätra respektive Tattby pågår.

Biljett- och betalsystem
Ett program med målet att skapa nästa biljettsystem pågår. Syftet är att skapa förutsättningar för att säkra intäkter från resenärer, säkra god intern kontroll i transaktionsflödet, leverera en kostnadseffektiv och framtidssäkrad lösning för resenärerna, samt en samlad teknisk plattform för hantering av biljetter inklusive betalning, visering, validering och ekonomisk redovisning. Inom programmet pågår flera projekt med anknytning till biljett- och intäktsområdet som gemensamt utvecklar lösningar som fullt ut ska ersätta dagens biljettsystem senast 2023.

I slutet av januari 2019 genomfördes den tekniska lansering som gör det möjligt för resenärer att validera digitala Movingobiljetter (pendlarbiljett i Mälardalen) i de optiska biljettläsare som finns runtom i SL-trafiken. SL:s läsare kan således validera digitala biljetter i både SL:s och i Movingos appar. Denna leverans förbättrar påtagligt pendlingsmöjligheterna i Mälardalen. Vidare har arbetet påbörjats med att införa möjlighet att resa enkelt genom att blippa sitt kontaktlösa bankkort utan att först köpa en biljett.

Utbyggd tunnelbana
Programmet för att hantera samordningsfrågor med FUT bland annat gällande intrång under byggtid i befintliga bytespunkter såsom Gullmarsplan och Barkarby har under perioden arbetat vidare enligt plan.

3.4 Resande i kollektivtrafik

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

Resande kollektivtrafik (totalt tusental)	Utfall 1904	Utfall 1804	Förändr. 1904-1804	Prognos 2019	Budget 2019	Avvik Prg-BU	Bokslut 2018
Kollektivtrafik på land, genomsnittligt påstigande vanlig vardag	3 039	2 931	3,7%	2 860	2 936	-76	2 814
Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt	602	580	3,8%	6 090	6 090	0	6 072

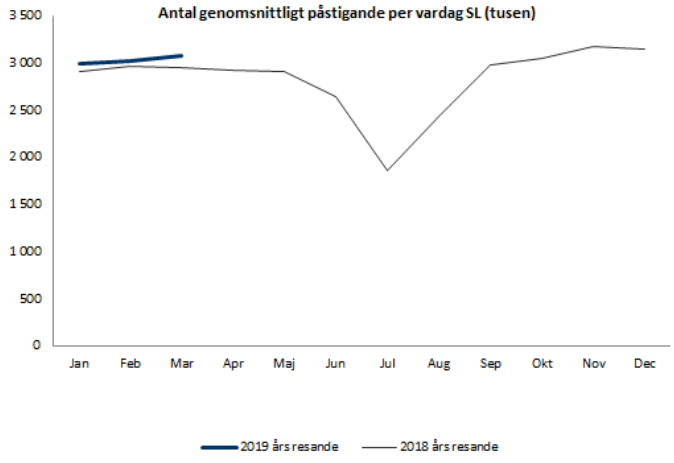
Utfall rapporteras med en månads fördröjning

Föregående års värden kan skilja mot tidigare rapporterat pga retroaktiva justeringar

Utfall i jämförelse med föregående år[6]

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

Diagram: Antalet genomsnittligt påstigande per vardag (månadsvärden)



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

Antalet genomsnittligt påstigande en vanlig vardag har ökat med 3,7 procent jämfört med samma period föregående år. För pendeltåg, lokalbana och buss har resandet ökat men för tunnelbana har det minskat. Störst tillväxt jämfört med samma period 2018 har pendeltågen och lokalbanor haft.

Tabell: Resande i kollektivtrafiken på land

Resande kollektivtrafik (totalt tusental)	Utfall 1904	Utfall 1804	Förändr. 1904-1804	Prognos 2019	Budget 2019	Avvik Prg-BU	Bokslut 2018
Kollektivtrafik på land, genomsnittligt påstigande vanlig vardag[1]	3 039	2 931	3,7%	2 860	2 936	-76	2 814
- varav genomsnittligt påstigande, Buss	1 185	1 144	3,6%	1 074	1 153	-79	1 072
- varav genomsnittligt påstigande, Tunnelbana	1 238	1 251	-1,0%	1 211	1 273	-62	1 211
- varav genomsnittligt påstigande, Pendeltåg	404	338	19,5%	380	334	46	341
- varav genomsnittligt påstigande, Lokalbana	212	198	6,9%	195	176	19	190

[1] Rapporteras med en måndasfördröjning

Antalet genomsnittligt påstigande i *tunnelbanan* har minskat med 1 procent i jämförelse med samma period föregående år, minskningen återfinns främst på röd bana. Det är för tidigt att dra några slutsatser kring det minskande antalet genomsnittligt påstigande. Förvaltningen följer fortsatt utvecklingen för att se om och vilka åtgärder som behöver vidtas.

Antalet genomsnittligt påstigande i *busstrafiken* har ökat med 3,6 procent jämfört med samma period föregående år. Ökningen beror främst på ökningar i Järfälla, med anledning av nya linjer till Barkabystaden och Bromma, där busstidtabellerna har synkroniserats med tidtabellen för pendeltåg vilket har gett en ökning av påstigande på linjer som ansluter till Spånga station. Det har även skett en ökning på Innerstaden Linje 6 Ropsten-Karolinska, vilket var en ny linje i början av 2018 som resenärerna nu har börjat ”hitta till”. Ökningen beror även på att påsken i år inföll i april. För 2018 inföll påsken sista veckan i mars vilket innebar att många var lediga denna vecka i mars förra året.

Genomsnittligt påstigande för *pendeltågstrafiken* har ökat med 19,5 procent jämfört samma period föregående år. Ökningen mot fjolåret förklaras till del av utmaningarna i pendeltågstrafiken under vårvintern 2018 med främst infrastrukturproblem, samt även på brist på fordon och förare, som orsakade inställd trafik. Nivån är dock väsentligt över målvärdet för 2019 och trenden i ökningen sedan hösten 2018 stabil. Den positiva resandeutvecklingen finns över samtliga linjer och aktualiserar behov för nya trafikutbudslösningar och att hantera trängselutmaningar.

Antalet genomsnittligt påstigande för *lokalbanor* har ökat med 6,9 procent jämfört med samma period föregående år. Den positiva trenden från föregående år fortsätter med ett ökat resande på Tvärbanan, Roslagsbanan och Spårväg City (ny ändhållplats vid T-centralen). Lidingöbanans utökade trafik i morgonrusningen resulterar även i ett fortsatt ökat resande.

Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt
Antalet påstigande i kollektivtrafiken på vatten har ökat med 3,8 procent jämfört med samma period 2018.

Tabell: Resande i kollektivtrafiken på vatten

Resande kollektivtrafik (totalt tusental)	Utfall 1904	Utfall 1804	Förändr. 1904-1804	Prognos 2019	Budget 2019	Avvik Prg-BU	Bokslut 2018
Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt[1]	602	580	3,8%	6 090	6 090	0	6 072
- varav skärgårdstrafik	160	152	5,3%	1 712	1 712	0	1 843
- varav pendelbåtstrafik	442	428	3,3%	4 378	4 378	0	4 229

[1] Rapporteras med en måndasfördröjning

Skärgårdstrafiken visar en positiv uppgång. Antal påstigande har ökat med 5,3 procent jämfört med samma period 2018, vilket främst beror på en fortsatt ökning av resande med skärgårdspendeln mellan Vaxholm och Strömkajen, till följd av utökad trafik från 2018 där nya resandemönster har etablerats. Därtill påverkar ombyggnation av Slussen samt tidigare islossning 2019.

Antalet påstigande i *pendelbåtstrafiken* har ökat med 3,3 procent. De huvudsakliga förändringarna jämfört med 2018 är:

- nedläggningen av försökslinje 85 Riddarfjärden, utökad trafik på linje 80 samt att försökslinje 89 blev permanent med utökad trafik.
- Linje 82 Djurgårdsfärjorna; fortsatt vikande trend av antalet påstigande till följd av ombyggnaden av Slussen samt av ny sträckning av spårvagnstrafiken på linje 7. Aktiviteter på Djurgården i samband med påskhelgen påverkar resandet negativt i jämförelse med föregående. I år infaller påsken senare (april) jämfört med 2018 (mars).

Prognos i jämförelse med budget

Kollektivtrafik på land, genomsnittligt påstigande
Prognosen för kollektivtrafik på land minskar med 2,6 procent jämfört med budget 2019 och uppgår till 2 860 tusen genomsnittligt påstigande. Prognosen innebär dock en ökning av antalet genomsnittligt påstigande med 1,6 procent jämfört med utfallet för helår 2018. Skälet till en lägre prognos är dels de omfattande ombyggnationsprojekt som kommer att påverka tunnelbanetrafiken i sommar, samt framkomlighetsproblematiken för busstrafiken i innerstaden.

Prognosen för antal genomsnittligt påstigande i *tunnelbanan* är 1 211 tusen, vilket är 6,9 procent lägre än målet för 2019 men i linje med utfallet för 2018. Skälet till en lägre prognos är främst de omfattande ombyggnationsprojekt som kommer att påverka tunnelbanetrafiken i sommar samt det lägre utfallet under årets tre första månader.

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

Prognosen för antal genomsnittligt påstigande för *pendeltågstrafiken* är 380, det vill säga 13,8 procent högre än målet för 2019. Ökningen av prognosen är en konsekvens av ökningen av resandet i början av året.

Prognosen för antal genomsnittligt påstigande för *lokalbanor* är 195, det vill säga 10,8 procent högre än målet för 2019. Ökningen av prognosen är en konsekvens av ökningen av resandet i början av året.

Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt
Prognos för antal påstigande i kollektivtrafik på vatten är oförändrad mot budget, vilket gäller både skärgårdstrafiken och pendelbåtar.

4. Ekonomi

4.1 Resultat

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

Resultat (mkr)	Ack utfall 1904	Ack budget 1904	Avvik utf-bu 1904	Ack utfall 1804**	Föränd fg år %	Prognos 2019	Budget 2019	Avvik PR-BU	Bokslut 2018**
Verksamhetsanslag	3 162	3 162	0	3 088	2,4%	9 487	9 487	0	9 263
Biljettintäkter	2 905	2 862	44	2 756	5,4%	8 754	8 625	129	8 315
Uthyrning fordon	463	462	1	473	-2,1%	1 398	1 387	11	1 406
Uthyrning lokaler	279	259	20	260	7,7%	869	816	53	774
Reklamintäkter	175	117	57	119	46,6%	410	352	58	355
Övriga intäkter	363	398	-36	395	-8,2%	1 148	1 275	-128	1 362
Verksamhetens intäkter	**7 348**	**7 261**	**87**	**7 091**	**3,6%**	**22 066**	**21 943**	**123**	**21 475**
Personalkostnader	-294	-285	-9	-254	15,7%	-865	-854	-11	-748
Köpt landtrafik (SL)	-4 360	-4 441	81	-4 011	8,7%	-13 062	-13 086	24	-12 351
Köpt sjötrafik (WÅAB)	-92	-83	-9	-78	17,2%	-386	-363	-23	-352
Drift och underhåll	-721	-766	45	-664	8,6%	-2 400	-2 387	-13	-2 116
Övriga kostnader	-362	-339	-23	-380	-4,8%	-1 088	-1 018	-70	-2 001
Verksamhetens kostnader	**-5 828**	**-5 913**	**85**	**-5 386**	**8,2%**	**-17 801**	**-17 707**	**-94**	**-17 569**
Avskrivningar	-1 053	-1 071	18	-1 028	2,4%	-3 306	-3 302	-4	-3 205
Finansnetto	-200	-181	-19	-172	16,1%	-559	-534	-25	-189
Resultat*	**266**	**96**	**170**	**504**		**400**	**400**	**0**	**512**

* Avser resultat före bokslutsdispositioner och skatt.

** Exklusive färdtjänstverksamheten

Prognosen för årets resultat uppgår till 400 mkr i enlighet med budget. Periodens ackumulerade resultat överstiger periodiserad budget med 170 mkr. Resultatneutrala avvikelser kommenteras ej i detalj.[7]

Periodens utfall för verksamhetens intäkter överstiger utfall motsvarande period föregående år med 3,6 procent, att jämföra med budgeterad utveckling för perioden om 2,4 procent. Ökningen jämfört med budgeterad utveckling är huvudsakligen kopplad till ökning av biljettintäkter,

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

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

Verksamhetens kostnader för perioden ökar med 8,2 procent jämfört med motsvarande period föregående år, att jämföra med budgeterad kostnadsutveckling för perioden om 9,8 procent. En del av ökningen är påverkad av större poster av engångskaraktär inom köpt trafik 2018. Exklusive dessa uppgår periodens faktiska och budgeterade ökning till 6,0 procent respektive 7,5 procent. Den budgeterade utvecklingen på helårsbasis uppgår till 0,8 procent eller 3,5 procent exklusive engångsposter föregående år.

Ökningen beror dels på en ökning av drift och underhåll med 8,6 procent, i enlighet med budgetens extra satsning på underhåll, och dels på ökning av köpt landtrafik (8,7 procent). Av trafikkostnadernas ökning beror 3,0 procent på ett antal poster av engångskaraktär (exceptionellt låga incitamentskostnader och viten 63 mkr, samt återföring av tidigare uppbokade kostnader 49 mkr). Exklusive dessa poster uppgår ökningen av köpt landtrafik till 5,8 procent vilket främst beror på budgeterad indexökning inom samtliga trafikslag och planenlig ökning av trafiken. För helåret beräknas köpt trafik öka med totalt 3,4 procent exklusive jämförelsestörande poster.

Kapitalkostnadernas utveckling för perioden uppgår till 4,4 procent vilket är i linje med periodens budgeterade utveckling om 4,3 procent.

4.1.1 Avvikelse utfall i jämförelse med periodiserad budget

Periodens utfall uppgår till 266 mkr och överstiger periodens budget med 170 mkr. Nedan följer en detaljerad redovisning.

Verksamhetens intäkter

Verksamhetens intäkter överstiger ackumulerad budget med 87 mkr. Avvikelsen beskrivs nedan per resultatrad.

Biljettintäkter

Biljettintäkterna överstiger budget med 44 mkr. En generell volymbaserad intäktsökning kopplat till försäljning av periodbiljetter i SL-trafiken är huvudorsaken. Ökningen är procentuellt sett störst för enkelbiljetter, där app-försäljningen bidrar mest.

Övriga intäkter
Övriga intäkter är till övervägande del resultatneutrala, det vill säga motsvaras av poster på kostnadssidan. Det handlar huvudsakligen om vidarefakturering av kostnader för exempelvis fordonsuthyrning, bränsle, lagerartiklar och externa driftprojekt.

Intäkterna överstiger budget med 43 mkr. Reklamintäkterna är drygt 57 mkr högre än budget huvudsakligen till följd av avtalsenlig slutreglering avseende Clear Channels reklamförsäljning/merförsäljning 2018. Därtill ökar intäkterna för tillkommande uthyrning av lokaler (20 mkr) främst i AGA-depån och Ulvsundadepån. Projektintäkter kopplat till program Roslagsbanans utbyggnad minskar med 32 mkr.

Verksamhetens kostnader
Verksamhetens kostnader understiger ackumulerad budget med 85 mkr. Avvikelsen beskrivs nedan per resultatrad.

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

Köpt trafik SL
SL-trafikens kostnader understiger budget med 81 mkr. Avvikelsen är främst hänförlig till busstrafiken (46 mkr) bland annat till följd av lägre kostnader inom de flesta VBP-avtal på grund av det stormiga vädret i början av året. Därtill påverkar lägre kostnader för incitament och index samt att viss planerad utökad trafikering inte startar förrän i sommar. Därutöver finns lägre kostnader inom pendeltåg avseende lägre incitamentskostnader (27 mkr), samt inom lokalbana till följd av att planerad ersättningstrafik inte har behövt nyttjas (19 mkr).

Köpt trafik WÅAB
Skärgårdstrafikens kostnader överstiger budget med 9 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på en ökad omfattning av svävartrafik samt tilläggsavtal med högre ersättning per trafiktimme.

Drift och underhåll
Drift och underhållskostnaderna understiger budget med 45 mkr. Avvikelsen beror främst på lägre kostnader för IT-driften till följd av försenat införande av nytt driftavtal (26 mkr) samt lägre driftpåverkande utgifter från investeringsprojekten än planerat (20 mkr).

Övriga kostnader
Övriga kostnader överstiger budget med 23 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på periodens utrangeringar med 21 mkr, där den största posten avser kostnadsföring av utredning av eldriven busstrafik.

Kapitalkostnader
Kapitalkostnaderna är i nivå med budget. Högre räntekostnader för dröjsmålsränta (21 mkr) noteras som en konsekvens av innehållna fakturabetalningar. Som en följd av skiljedom har AB SL dömts att betala dröjsmålsränta till Alstom Transport Deutschland GmbH. Tvisten rör tolkningen av en indexklausul i leveransavtal avseende pendeltåg X60B. Lägre räntekostnader i samband med valutasäkring samt lägre avskrivningskostnad till följd av tidsförskjutningar av projekt bidrar till att minska kapitalkostnaderna per april.

4.1.2 Prognos i jämförelse med budget

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

Verksamhetens intäkter
Verksamhetens intäkter beräknas överstiga budget med 123 mkr.

Biljettintäkter
Biljettintäkterna väntas överstiga budget med 129 mkr. En generell volymbaserad intäktsökning kopplat till ökad försäljning av periodbiljetter i SL-trafiken är huvudorsaken. Det planerade bidraget för ungdomsbiljetter till regionerna har bortfallit efter statligt beslut. Detta medför ökade biljettintäkter men samtidigt minskat statsbidrag jämfört med budget. Se vidare nedan under Övriga intäkter. Se vidare Utökad analys avseende biljettintäkter i SL-trafiken, bilaga 3.

Övriga intäkter
Övriga intäkter beräknas minska med 6 mkr. Reklamintäkterna ökar med 58 mkr jämfört med budget huvudsakligen till följd av tidigare nämnd

slutreglering avseende Clear Channels reklamförsäljning/merförsäljning. Därtill beräknas intäkterna öka för tillkommande uthyrning av lokaler (53 mkr), främst från tillkommande delar i AGA-depån och Ulvsundadepån, samt från finansieringsbidrag (15 mkr) på grund av en högre aktiveringstakt av investeringar än budgeterat.

Vidarefaktureringar av exempelvis bränsle, bevakningstjänster, kundtjänst med mera, väntas ge högre intäkter med cirka 30 mkr. Intäkterna för externa projekt väntas dock understiga budget med 59 mkr, vilket motsvaras av lägre projektkostnader. Därutöver beräknas projektintäkterna avseende program Roslagsbanan minska med 23 mkr. Slutligen uteblir bidrag med 79 mkr för de avgiftsfria ungdomsbiljetterna, vilka efter statligt beslut inte kommer till stånd i år som planerat.

Verksamhetens kostnader
Verksamhetens kostnader förväntas överstiga budget med 94 mkr.

Personalkostnader
Personalkostnaderna beräknas överstiga budget med 11 mkr, huvudsakligen på grund av intag av resurskonsulter (inhyrd personal) utöver ordinarie bemanning kopplat till förvaltningens satsning på digitalisering och systemutveckling. Lönekostnaderna för anställd personal understiger budget eftersom budgeten baseras på full bemanning. Avvikelsen motverkas av intag av resurskonsulter (inhyrd personal) för att täcka vakanser och frånvaro. Se även avsnitt 4.1.3.

Köpt trafik SL
SL-trafikens kostnader understiger budget med 24 mkr. Avvikelsen är främst hänförlig till busstrafiken som beräknas understiga budget med 82 mkr till följd av lägre kostnader för index avseende bränsle (67 mkr) samt lägre incitamentskostnader inom en del avtalsområden (14 mkr). Kostnaderna för lokalbana ökar dock med 41 mkr främst till följd av högre VBP-kostnader för tvärbanan kopplat till ett ökat resande. Därtill ökar kostnaderna för pendeltågstrafiken (29 mkr) främst på grund av ett ökat behov av kundservicepersonal på Citybanans stationer då arbeten med att åtgärda bristerna på stationernas rulltrappor fortsatt pågår.

Köpt trafik WÅAB
Skärgårdstrafikens kostnader förväntas öka gentemot budget med 23 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på tilläggsavtal med högre pris per trafiktimme samt på en ökad omfattning av svävartrafik.

Drift och underhåll
Drift och underhållskostnaderna prognostiseras överstiga budget med 13 mkr. Avvikelsen beror främst på högre kostnader för såväl drift som akut och planerat underhåll inom ett flertal områden inom anläggningsförvaltningen (45 mkr), exempelvis ökat behov av underhåll av rulltrappor, justering av röda linjens signalsystem efter att program Röda linjens uppgradering valt en ny inriktning, anpassningar av Roslagsbanan för att nå program Roslagsbanans effektmål, samt stambyten på stationer och anpassning av tunnelbanedepåer till de kommande C30-fordonen. Därtill ökar bränslekostnaderna inom sjötrafiken (motsvaras av intäkter) och energipriserna inom SL-trafiken. Avvikelsen motverkas av lägre kostnader för driftprojekt inom investeringsverksamheten (39 mkr), främst avseende program Bussdepåer (hyra för Tomteboda bussdepå under byggtiden), rostskydd på fordonstyp A32 och tillgänglighetsanpassning av djurgårdsfärjorna.

Övriga kostnader
Övriga kostnader beräknas bli 70 mkr högre än budget. Avvikelsen beror främst på lägre kostnadsreducering för nedlagd tid på investeringsprojekt av trafikförvaltningens personal, vilket beror på vakansläget inom trafikförvaltningen (77 mkr). Därtill kommer ökade kostnader för specialistkonsulter (26 mkr) varav 17 mkr är kopplat till utgifter i projekt inom investeringsverksamheten som redovisningsmässigt inte kan betraktas som investeringar. Ökade kostnader noteras också till följd av periodens utrangeringar (19 mkr) varav 15 mkr avser kostnadsföring av ett projekt avseende utredning av eldriven busstrafik, samt licenskostnader för mjukvaror (17 mkr). Avvikelsen motverkas bland annat av lägre kostnader för externa projekt (59 mkr), lageromsättning (16 mkr) och reklam och pr (9 mkr).

Kapitalkostnader
Kapitalkostnaderna förväntas bli 29 mkr högre än budget. Huvudorsaken är högre räntekostnader för dröjsmålsränta (21 mkr) avseende innehållna fakturabetalningar efter ovan nämnda skiljedomsförfarande. Något längre räntebindningar leder till något högre ränta än budgeterat för den del av nyupplåningen som planeras upplånas under 2019. Därutöver gjordes ränteomsättningar under andra halvan av 2018 till något högre räntor än budgeterat. Kostnaden motverkas av en något lägre genomsnittlig lånevolym än budgeterat. Avskrivningskostnaderna bedöms hamna i nivå med budget vid årets slut och omfattar såväl tidigarelagda som förskjutna driftsättningar av investeringsprojekt.

4.1.3 Specifikation - personalkostnader inklusive inhyrd personal

Tabell: Bemanningskostnader

Bemanningskostnader Mkr	Ack utfall 1904	Ack budget 1904	Avvik utf-bu 1904	Ack utfall 1804	Föränd %	Progn 2019	Budget 2019	Avvik Pr-Bu
Summa personalkostnader	**-254**	**-293**	**39**	**-235**	**8,1%**	**-781**	**-877**	**96**
varav lönekostnad	*-157*	*-181*	*24*	*-140*	*12,1%*	*-480*	*-542*	*62*
spec förändring sem- och löneskuld	*-10*	*1*	*-11*	*-5*	*100,0%*	*-3*	*2*	*-5*
spec övertid	*-1*	*-1*	*0*	*-1*	*0,0%*	*-4*	*-2*	*-2*
spec sjuklönekostnad	*-3*	*-1*	*-2*	*-2*	*50,0%*	*-5*	*-2*	*-3*
varav PO-pålägg	*-55*	*-62*	*7*	*-54*	*1,9%*	*-163*	*-186*	*23*
varav pensionskostnad	*-32*	*-37*	*5*	*-30*	*6,7%*	*-100*	*-111*	*11*
varav övriga personalkostnader	*-11*	*-12*	*1*	*-11*	*0,0%*	*-37*	*-38*	*1*
Inhyrd personal	**-40**	**8**	**-48**	**-19**	**110,5%**	**-84**	**23**	**-107**
Summa bemanningskostnad	**-294**	**-285**	**-9**	**-254**	**15,7%**	**-865**	**-854**	**-11**

Verksamhetens bemanningskostnader utgör cirka 4 procent av trafikförvaltningens totala verksamhetskostnader[8]. Jämfört med föregående år har bemanningskostnaderna ökat med knappt 16 procent främst till följd av fler beslutade tjänster och pågående konsultväxling. Budgeten förutsätter en effektivisering av inhyrd personal som uppgår till 8 mkr i ack budget per 1904 och 25 mkr i helårsbudget. Effektiviseringen är i linje med målsättningen att förvaltningen ska vara återhållsam vid intag av resurskonsulter vid vakanser och övrig frånvaro.

Avvikelse utfall i jämförelse med periodiserad budget

Utfallet för bemanningskostnaderna uppgår till 294 mkr, jämfört med budgeterat 285 mkr. Kostnader för löner inklusive sociala avgifter och pensioner samt övriga personalrelaterade kostnader understiger budget (39 mkr) medan kostnaderna för inhyrd personal överstiger budget (48 mkr) till följd av vakansläget. Den samlade ökningen av bemanningskostnaderna jämfört med budget beror huvudsakligen på förvaltningens satsning på digitalisering av verksamheten.

Prognos i jämförelse med budget

Vid årets slut väntas bemanningskostnaderna överstiga de budgeterade med 11 mkr. Lägre kostnader för löner motverkas av högre kostnader för inhyrd personal kopplat till vakansläget. Den samlade ökningen av bemanningskostnaderna jämfört med budget beror, som tidigare nämnts, huvudsakligen på förvaltningens satsning på digitalisering av verksamheten.

[8] Trafikförvaltningen inklusive AB SL med dotterbolag och Waxholmsbolaget.

4.1.4 Specifikation - Resultat per trafikindelning

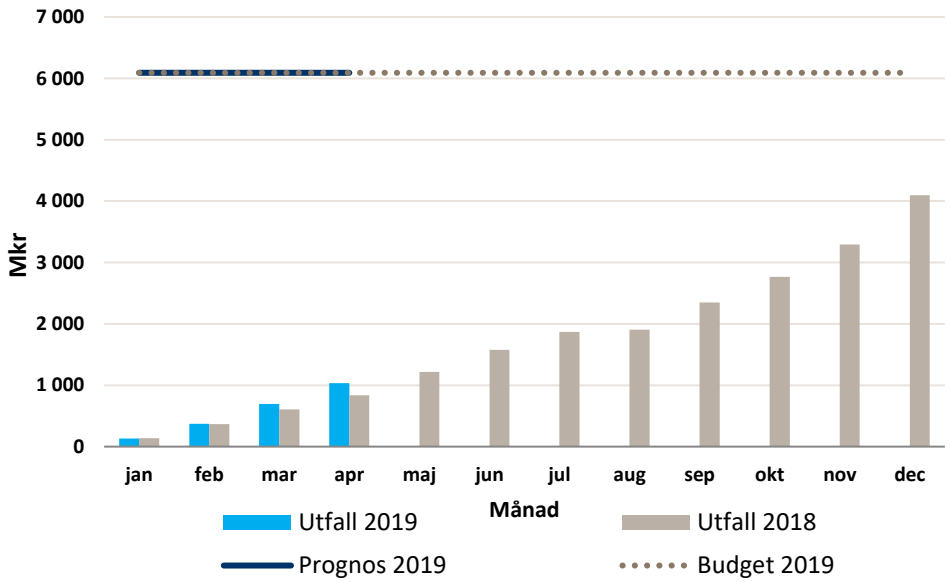
För resultat avseende SL och WÅAB, se bilaga 1-2.

4.2 Åtgärdsprogram för en ekonomi i balans

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

4.3 Investeringar

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



Investeringar: Ny- och ersättningsinvesteringar.

Investeringar (Mkr)	Utgift 2 019	Prognos 2 019	Budget 2019	Budget avvik.	Upparb grad (%)
Nyinvesteringar	618	4 311	4 278	-33	14%
Ersättningsinvesteringar	415	1 780	1 813	33	23%
Totalt investeringar	**1 033**	**6 091**	6 091	0	17%

4.3.1 Utfall i jämförelse med budget

Ackumulerat utfall till och med april är 1 033 mkr vilket ger en upparbetningsgrad på 17 procent jämfört med årets budget 6 091 mkr. Upparbetningsgrad per investeringsobjekt redovisas i tabellen nedan.

4.3.2 Prognos jämfört med årets budget

Investeringsbudgeten för året uppgår till 6 091 mkr. Prognosen för året uppgår till 6 091 mkr, det vill säga samma som budget. Däremot finns det avvikelser på objektsnivå. De största avvikelserna avser Roslagsbanans kapacitetsförstärkning (561 mkr) och Röda linjens uppgradering (367 mkr), som understiger budget. Dessa motverkas bland annat av Program Pendeltåg (111 mkr), Bussterminal Slussen (291 mkr) och ospecificerade investeringar (609 mkr), vilka överstiger budget. Nedan återfinns beskrivningar av avvikelser per specificerat investeringsobjekt med genomförandebeslut.

4.3.3 Investeringsobjekt

Tabell: Investeringsobjekt avvikelser

Investeringsobjekt > 100 mkr (Mkr)	Utgift 2019	Prognos 2019	Budget 2019	Budget avvik.	Upparb grad utf/budg	Total ack utgift	Total prognos	Total budget	Budget avvik.	Total upparb grad	Färdig-ställande år
Program Roslagsbanans utbyggnad	243	804	1 365	561	18%	6 356	9 651	9 651	0	66%	2026
Program Bussdepåer	89	544	495	-50	18%	2 554	3 817	3 817	0	67%	2025
Program Slussen	32	114	23	-92	142%	312	369	369	0	85%	2022
Program Röda linjens uppgradering	20	721	1 088	367	2%	5 334	13 261	13 261	0	40%	2024
Program Tvärbana Norr Solnagrenen	18	53	25	-28	71%	5 455	5 529	5 529	0	99%	2021
Program Spårväg City	25	56	66	9	38%	2 844	2 949	2 949	0	96%	2021
Program Kistagrenen	106	656	696	40	15%	784	4 937	4 937	0	16%	2025
Program Pendeltåg	1	121	9	-111	6%	11 687	11 712	11 712	0	100%	2019
Program Saltsjöbanan	21	82	45	-37	46%	1 271	1 670	1 670	0	76%	2026
Bussterminal Slussen	7	513	222	-291	3%	623	1 891	1 891	0	33%	2024
Bussterminal Slussen brukarspecifik inredning	4	10	20	10	18%	12	234	180	-54	6%	2023
Nya Spårvägsmuseet	24	105	101	-4	24%	60	180	180	0	33%	2020
Handen Bussterminal	23	74	54	-20	43%	117	185	185	0	63%	2020
Fordon SpvC - nya A35 fordon	1	3	144	142	0%	46	192	192	0	24%	2020
C20 - uppgradering	30	128	199	71	15%	348	1 367	1 367	0	25%	2023
Vega Pendeltågsstation	3	34	25	-9	13%	60	112	112	0	53%	2019
TB Kanalisation 750 Volt	2	15	1	-14	179%	157	173	173	0	90%	2019
Lågfrekvent underhåll Pendeltåg X60	4	12	16	4	22%	410	535	535	0	77%	2020
Utbyte av hissar och rulltrappor	46	182	196	14	24%	560	1 500	1 500	0	37%	2024
Förstärkning innertak Fridhemsplan	42	207	211	4	20%	83	248	248	0	33%	2019
SL Lås	11	60	76	16	14%	297	402	402	0	74%	2020
Totalt investeringsobjekt > 100 mkr	**752**	**4 495**	**5 078**	**583**	**15%**	**39 367**	**60 914**	**60 860**	**-54**	**65%**	

Avvikelse prognos jämfört med årets budget

Program Roslagsbanans kapacitetsförstärkning +561 mkr
Investeringsbudgeten för året uppgår till 1 365 mkr. Prognosen för året uppgår till 804 mkr och understiger årets budget med 561 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på senareläggning av genomförandet för Täby Kyrkby-Kragstalund och Vallentuna-Kårsta, på grund av för sent antagen järnvägsplan.

Program Bussdepåer -50 mkr
Investeringsbudgeten för året uppgår till 495 mkr. Prognosen för året uppgår till 544 mkr och överstiger årets budget med 50 mkr. Avvikelsen beror främst på förseningar med byggstart för Tomteboda bussdepå, då detaljplan och bygglov inte erhållits enligt tidsplan, vilket inneburit att medel har flyttats från 2018 till 2019. Därutöver försenades byggstarten i Tomteboda av entreprenören, vilket medförde ytterligare förskjutningar från 2018 till 2019. Övrig avvikelse mot budget härrör från en tidigareläggning av fastighetsförvärv för Enlunda bussdepå, från 2020 till 2019.

Program Slussen -92 mkr
Investeringsbudgeten för året uppgår till 23 mkr. Prognosen för året uppgår till 114 mkr och överstiger årets budget med 92 mkr. Avvikelsen beror främst på förseningar i produktion av projekt TES-kraft (Teknik Elkraft Slussen) och ökade investeringsutgifter för upprustning av Söderströmsbron, för vilket ett förnyat genomförandebeslut upprättats och antagits av trafiknämnden i februari 2019.

Program Röda Linjens uppgradering +367 mkr
Investeringsbudgeten för året uppgår till 1 088 mkr. Prognosen för året uppgår till 721 mkr och understiger budget med 367 mkr. Avvikelsen beror främst på programmets minskade omfattning till följd av att avtalet med Ansaldo hävts.

Program Tvärbana Norr Solnagrenen -28 mkr
Investeringsbudgeten för året uppgår till 25 mkr. Prognosen för året uppgår till 53 mkr och överstiger årets budget med 28 mkr. Avvikelsen är huvudsakligen kopplat till signalprojektet. Leverantören har inte levererat enligt överenskommen tidplan, vilket medfört att betalningen senarelagts från 2018 till 2019.

Program Spårväg City +9 mkr
Investeringsbudgeten för året uppgår till 66 mkr. Prognosen för året uppgår till 56 mkr och understiger årets budget med 9 mkr. Avvikelsen beror främst på senareläggning av fordonsleverans och PTO från 2019 till 2020 samt försening av färdigställande av AGA-depån på Lidingö.

Program Kistagrenen +40 mkr
Investeringsbudgeten för året uppgår till 696 mkr. Prognosen för året uppgår till 656 mkr och understiger årets budget med 40 mkr. Avvikelsen beror främst på att fordonsleverans från leverantören är försenad.

Program Pendeltåg -111 mkr
Investeringsbudgeten för året uppgår till 9 mkr. Prognosen för året uppgår till 121 mkr och överstiger årets budget med 111 mkr. Avvikelsen beror på ökade utgifter till Alstom Transport Deutschland GmbH som en följd av förlorad indextvist. Parterna gjorde olika tolkningar av indexklausulen i köpeevatalet avseende pendeltåg modell X60B och trafikförvaltningen betalade inte ut den högre indexersättning till Alstom innan frågan vad slutgiltigt avgjord.

Program Saltsjöbanan -37 mkr
Investeringsbudgeten för året är 45 mkr. Prognosen för året uppgår till 82 mkr och överstiger årets budget med 37 mkr. Avvikelsen för året beror huvudsakligen på oförutsedda händelser i samband med ombyggnation av Neglinge depå. Driftsättning av ATC-systemet har skjutits i tiden från 2018 till 2019 och visst arbete med kapacitetshöjande åtgärder har tidigarelagts till 2019.

Bussterminal Slussen -291 mkr
Investeringsbudgeten för året uppgår till 222 mkr. Prognosen för året uppgår till 513 mkr och överstiger årets budget med 291 mkr. Avvikelsen beror på snabbare upparbetning i bergschaktnings-entreprenaden av Stockholm stad än vad som beräknades i budget 2019.

Bussterminal Slussen brukarspecifik inredning +10 mkr
Investeringsbudgeten för året uppgår till 20 mkr. Prognosen för året uppgår till 10 mkr och understiger budget med 10 mkr. Avvikelsen beror på att utredningsfasen har dragit ut på tiden och efterföljande genomförandefas kommer därför att starta senare än planerat.

Nya Spårvägsmuseet -4 mkr
Investeringsbudgeten för året uppgår till 101 mkr. Prognosen för året uppgår till 105 mkr och överstiger årets budget med 4 mkr. Avvikelsen beror främst på försenad byggstart i projektet, vilket innebär att utgifter har flyttats från 2018-2019 till 2019-2020.

Handen bussterminal -20 mkr
Investeringsbudgeten för året uppgår till 54 mkr. Prognosen för året uppgår till 74 mnkr och överstiger årets budget med 20 mkr. Avvikelsen beror delvis på att stomentreprenaden har försenats, vilket resulterat i att utgifter har förskjutits från 2018-2019 till 2019-2020.

Fordon SpvC – nya A35 fordon +142 mkr
Investeringsbudgeten för året uppgår till 144 mkr. Prognosen för året uppgår till 3 mkr och understiger årets budget med 142 mkr. Avvikelsen beror på försenad fordonsleverans av 6 stycken A35 B fordon till Linje 7, på grund av beroenden till andra projekt. Leveransen och PTO beräknas ske 2020 enligt förnyad tidplan.

C20 uppgradering +71 mkr
Investeringsbudgeten för året uppgår till 199 mkr. Prognosen för året uppgår till 128 mkr och understiger årets budget med 71 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på förskjutning i entreprenörens tid- och produktionsplaner.

Vega station -9 mkr
Investeringsbudgeten för året uppgår till 25 mkr. Prognosen för året uppgår till 34 mkr och överstiger årets budget med 9 mkr. Avvikelsen beror på förskjutning i produktionsutgifter från 2018 till 2019.

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

Lågfrekvent underhåll Pendeltåg X60 +4 mkr
Investeringsbudgeten för året uppgår till 16 mkr. Prognosen för året uppgår till 12 mkr och understiger budget med 4 mkr. Avvikelsen beror på att budget var baserad på prisuppgifter från tidigare trafikutövare medan nuvarande trafikutövaren offererat ett lägre pris.

Utbyte av hissar och rulltrappor +14 mkr
Investeringsbudgeten för året uppgår till 196 mkr. Prognosen för året uppgår till 182 mkr och understiger budget med 14 mkr. Avvikelsen beror på lägre prognos för ändrings- och tilläggsarbeten (ÄTA).

Förstärkning innertak Fridhemsplan +4 mkr
Investeringsbudgeten för året uppgår till 211 mkr. Prognosen för året uppgår till 207 mkr och understiger budget med 4 mkr. Avvikelsen beror på att genomförandefasen påbörjats tidigare än vad som planerats.

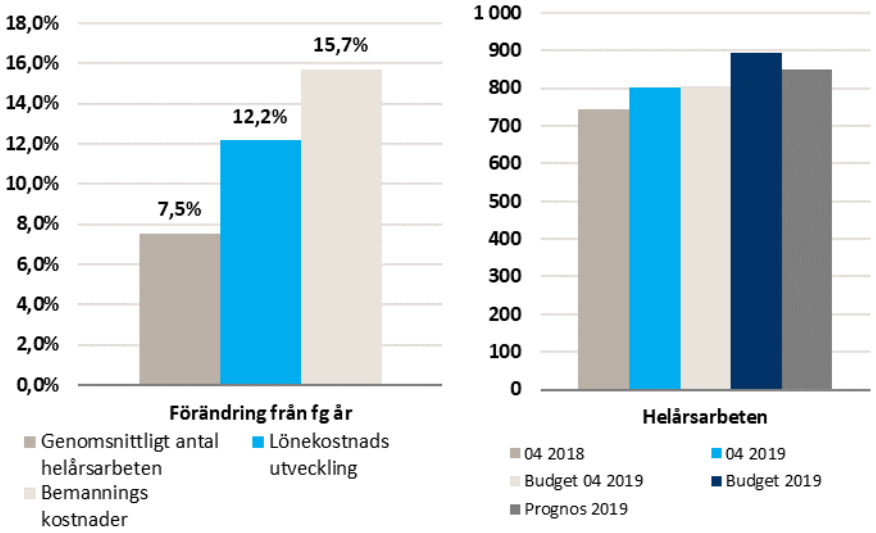
SL LÅS +16 mkr
Investeringsbudgeten för året uppgår till 76 mkr. Prognosen för året uppgår till 60 mkr och understiger budget med 16 mkr. Avvikelsen beror främst på förseningar med upphandling och entreprenad för installation av online- och offlinelås.

Avvikelse totalprognos jämfört med total budget

Bussterminal Slussen brukarspecifik inredning -54 mkr
Total investeringsbudget uppgår till 180 mkr. Total prognos uppgår till 234 mkr och överstiger budget med 54 mkr. Avvikelsen beror på att utredningen visat på högre totalutgift än vad som var känt när budget 2019 togs fram, främst avseende index och förändrade entreprenadkalkyler. Förnyat genomförandebeslut på 235 mkr är taget i regionfullmäktige mars 2019 efter beslut i trafiknämnden i december 2018.

5. Personal och kompetensförsörjning

Bemanning: Redovisning av helårsarbeten samt löne-och bemanningskostnader



5.1 Bemanning – helårsarbeten och kostnadsutveckling

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

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

5.2 Avvikelse helårsarbeten i jämförelse med periodiserad budget

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

5.3 Prognos helårsarbeten i jämförelse med budget

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

6. Risker och möjligheter

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

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

7. Ledningens åtgärder

Under årets första månader har ledningen vidtagit åtgärder i syfte att fortsatt stärka utvecklingen av verksamheten och beställarorganisationen.

Intern styrning och kontroll
Arbetet med intern styrning och kontroll har stärkts, genom systematisk riskhantering som stödjer verksamhetsbeslut och uppföljning mot beslutade mål. Väsentliga risker och åtgärder har diskuterats i förvaltningsledningen. Interkontrollplanen följs upp genom den tertialvisa rapporteringen till trafiknämnden och landstingsstyrelsens förvaltning. Som exempel har intern kontroll fokuserat fullständighet och riktighet i transaktionsflöden i biljettintäktsflödet samt lösningar för spårbarhet och kontroll i det nya biljettsystemet. Trafikplanering och avtalsuppföljning har kunnat förbättras med stöd av digitala lösningar för analys och kontroll av data och statistik.

Internrevision har genomfört revisioner inom förvaltningen av trygghetsavtal för ungdomsvärdar. Revisionen har identifierat allvarliga brister i såväl den kvalitativa uppföljningen av avtalet som den administrativa hanteringen av avtalet med stiftelsen Fryshuset. Verksamhetens ledning har kommit överens med internrevisionen om handlingsplaner för att åtgärda bristerna. Internrevision har även gjort uppföljning av tidigare års revisionsrapporter.

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

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

Insatser inom *investeringsstyrning* fortsätter och en pågående genomlysning av arbetssätt i investeringsprocessen ska resultera i tydliggörande av arbetssätt, roller och kompetenskrav, från tidiga skeden till effekthemtagning. Även åtgärder för att stärka den ekonomiska rapporteringen och förbättrat systemstöd. Ett *Investeringsråd* har etablerats under förvaltningsledningen för att säkerställa framdrift, uppföljning och rapportering samt omprioriteringar av investeringar utifrån verksamhetsplan och budget.

Konsultväxlingen är en del av det pågående arbetet med att säkra förvaltningens kompetensförsörjning. Att stärka beställarkompetensen och säkra att fler som företräder trafikförvaltningen är anställda av densamma är i linje med strategin. Antalet beslutade tjänster för konsultväxling uppgår till 144. Växling har hittills skett per april 2019 med 121 tjänster, räknat från halvåret 2015, varav 13 under de inledande månaderna i år.

Regionen Stockholms modell för kompetensplanering KOLL med systemstödet ProCompetence är nu implementerad och vårens PU-samtal genomfördes med stöd av systemet. Enhetligt arbetssätt och digitalisering stöder därigenom utvecklingen av medarbetare och stärker kompetensförsörjningen. 78 procent av medarbetarna har kompetensskattat sig och 79 procent har en utvecklingsplan.

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

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

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

8. Nämnd-/styrelsebehandling

Tertialrapporten per april 2019 behandlas av trafiknämndens ordförande å trafiknämndens vägnar (ordförandebeslut) inför ordinarie sammanträde med styrelse och trafiknämnd den 18 juni 2019.

Stockholm 2019-05-15

Caroline Ottosson
Förvaltningschef

Catarina Strömsten-Falkenmark
Avdelningschef

Bilagor
1 -2 Specifikationer för SL och WÅAB
3 Utökad analys avseende biljettintäkter i SL-trafiken
Trafikinvesteringar
Lokala mål och indikatorer
Anmodan
Uppföljning av Internkontrollplan per april 2019

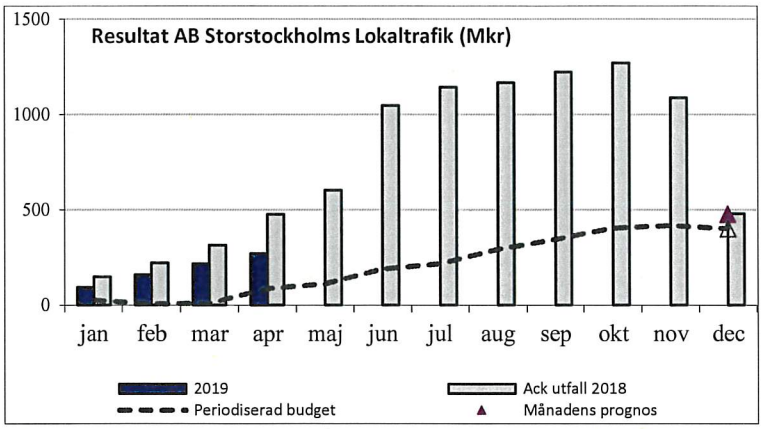
Trafiknämnden/trafikförvaltningen

Bilaga 1-3 specifikationer till

TERTIALRAPPORT
April 2019

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

Bilaga 1 - SL-koncernen



Resultaträkning Mkr	Ack utfall 1904	Ack budget 1904	Avvik utf-bu 1904	Ack utfall 1804	Föränd fg år %	Prognos 2019	Budget 2019	Avvik PR-BU	Bokslut 2018
Verksamhetsanslag	3 001	3 001	0	2 898	3,5%	9 002	9 002	0	8 695
Biljettintäkter	2 901	2 858	43	2 755	5,3%	8 689	8 639	50	8 330
Uthyrning fordon och lokaler	743	721	23	734	1,3%	2 266	2 202	64	2 183
Finansieringsbidrag	89	83	6	92	-3,2%	266	252	14	293
Reklam	175	117	57	119	46,6%	410	352	58	355
Övriga intäkter	232	280	-48	290	-20,0%	745	818	-73	909
Verksamhetens intäkter	**7 141**	**7 060**	**81**	**6 888**	**3,7%**	**21 378**	**21 265**	**113**	**20 764**
Personalkostnader	-6	-7	1	-14	-53,4%	-19	-22	3	-15
Köpt trafik	-4 366	-4 447	81	-4 018	8,7%	-13 113	-13 136	23	-12 398
Drift och underhåll	-662	-710	48	-616	7,5%	-2 197	-2 194	-3	-1 930
Övriga kostnader	-665	-629	-36	-636	4,6%	-1 964	-1 895	-69	-2 774
Verksamhetens kostnader	**-5 699**	**-5 794**	**95**	**-5 283**	**7,9%**	**-17 293**	**-17 248**	**-45**	**-17 116**
Avskrivningar	-986	-1 012	26	-969	1,7%	-3 095	-3 126	31	-3 021
Finansnetto	-186	-167	-19	-159	16,7%	-515	-491	-24	-148
Resultat	**270**	**87**	**183**	**477**		**475**	**400**	**75**	**479**

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

Investeringar AB SL, mkr	Årets utgift 1904	Prognos 2019	Budget 2019	Avvik PR-BU	Upparb UTF/BU
Specificerade investeringar	725	4 087	4 935	848	15%
Ospecificerade investeringar	240	1 227	762	-465	32%
AB SL Totalt	**965**	**5 314**	**5 697**	**382**	**17%**
Varav ersättningsinvesteringar	*364*	*1 587*	*1 728*	*142*	*21%*

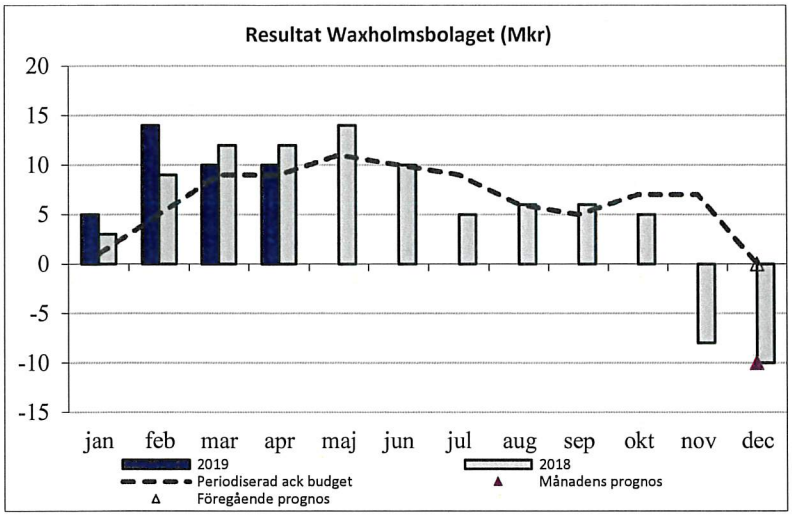
Resande kollektivtrafik (totalt tusental)	Utfall 1904	Utfall 1804	Förändr. 1904-1804	Prognos 2019	Budget 2019	Avvik PR-BU	Bokslut 2018 [1]
Allmän kollektivtrafik på land och vatten, tusental:							
Kollektivtrafik på land, genomsnitt påstigande [2]	3 039	2 931	3,7%	2 860	2 936	-76	2 814
Påstigande totalt tusental på vatten [2 & 3]	228	176	29,5%	1 499	1 499	0	1 363

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

[2] Redovisningen sker med en månads fördröjning.

[3] Avser Linje 80 och 89

Bilaga 2 – Waxholmsbolaget



Resultaträkning Mkr	Ack utfall 1904	Ack budget 1904	Avvik utf-bu 1904	Ack utfall 1804	Föränd fg år %	Prognos 2019	Budget 2019	Avvik PR-BU	Bokslut 2018
Verksamhetsanslag	127	127	0	117	8,5%	380	380	0	350
Biljettintäkter	10	9	1	7	42,9%	80	80	0	79
Övriga intäkter	20	16	4	15	33,3%	108	97	11	100
Verksamhetens intäkter	**157**	**151**	**6**	**139**	**12,9%**	**568**	**556**	**12**	**529**
Personalkostnader	0	0	0	0	0,0%	-1	-1	0	0
Köpt trafik	-94	-82	-12	-78	20,5%	-385	-363	-22	-355
Drift och underhåll	-28	-31	3	-24	16,7%	-116	-111	-5	-108
Övriga kostnader	-8	-9	1	-7	14,3%	-27	-27	0	-24
Verksamhetens kostnader	**-130**	**-123**	**-7**	**-109**	**19,1%**	**-529**	**-502**	**-27**	**-486**
Kapitalkostnader	-17	-18	1	-18	-5,6%	-50	-54	4	-53
Resultat	**10**	**9**	**1**	**12**		**-10**	**0**	**-10**	**-10**

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

Investeringar WÅAB, mkr	Årets utgift 1904	Prognos 2019	Budget 2019	Avvik PR-BU	Upparb UTF/BU
Strategiska investeringar	3	24	14	-10	25%
Ersättningsinvesteringar	25	65	34	-31	72%
WÅAB totalt	**28**	**89**	**48**	**-41**	**58%**

Resande kollektivtrafik (totalt tusental)	Utfall 1904	Utfall 1804	Förändr. 1904-1804	Prognos 2019	Budget 2019	Avvik PR-BU	Bokslut 2018 [1]
Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt [2]	374	404	-7,4%	4 591	4 591	0	4 709
- varav skärgårdstrafik	160	152	5,3%	1 712	1 712	0	1 843
- varav pendelbåtstrafik WÅAB [3]	214	252	-15,1%	2 879	2 879	0	2 866

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

[2] Redovisningen sker med en månads fördröjning.

[3] Avser linje 82

Bilaga 3 - Utökad analys avseende biljettintäkter i SL-trafiken

Utveckling biljettintäkter

Biljettintäkterna för första tertialet 2019 uppgår till 2 901 mkr och överstiger budget med +43 mkr. Avvikelsen är hänförlig till volymeffekter medan effekter från pris- och biljettmix är små.

Jämfört med samma period 2018 är ökningen +146 mkr, motsvarande +5,3 procent. Den prishöjning om cirka 3,3 procent på biljettpriset som genomfördes den 3 januari 2019 är den huvudsakliga orsaken till ökningen men det har även skett en volymökning mellan åren.

Analys utfall mot budget

Ackumulerade biljettintäkter per april överstiger budget med +43 mkr, motsvarande 1,5 procent.

Långa periodbiljetter överstiger budget med +23 mkr. Årsbiljetter står för +8 mkr av ökningen. En förklaring kan vara fortsatt medvetenhet hos resenärer att inför prishöjningar tillgodogöra sig det lägre priset under en längre period, vilket märktes av även under 2018. Intäkter från 30-dagarsbiljetter överstiger budget med +17, motsvarande +1,1 procent.

Korta periodbiljetter (24-, 72-timmars och 7-dagarsbiljetter) har mindre variationer och ligger totalt sett i nivå med budget.

Enkelbiljetter inklusive reskassa överstiger budget med +17 mkr. För enkelbiljetter i app har försäljningen åter tagit fart efter en avtagande ökningstakt under inledningen av 2018, då resenärerna behövde registrera om sitt betalsätt i samband med övergången till ny betaltjänstleverantör. För första kvartalet överträffar enkelbiljetter i app budget med +20 mkr (+21,0%) medan övriga enkelbiljetter, exklusive reskassa, visar -4 mkr. Intäkter från reskassa följer budget.

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

Förklaringsposter apr 2019, mkr	Ack mot budget	Ack mot 2018
Volym (antal biljetter och resande)	40	47
Pris (biljettpris, sortiment, val av biljettyp, mix)	2	93
Övrigt	2	7
Summa förklaringsposter	**43**	**146**

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

Volym
Volymrelaterade faktorer bidrar positivt med +40 mkr. Ökningen av antal påstigande per vardag är högre än budget. Även om det är ett mått som inte helt samvarierar med biljettintäkterna kan det ses som en indikation av utvecklingen, framförallt över lite längre tid. Även antal validerade biljetter visar en ökning mot föregående år.

En positiv effekt kommer från ökad försäljningen i biljettsamarbeten medan vädret bedöms ha haft en negativ påverkan på jämförelsen.

Pris
Prisrelaterade effekter står totalt sett för en mindre del av avvikelsen mot budget, +2 mkr. Det inkluderar så kallade mixeffekter, vilka beror på resenärers förändrade biljettpreferenser, resandevanor och förhållandet mellan biljetter till fullt respektive rabatterat pris.

Övrigt
Övriga förklaringsvariabler uppgår ackumulerat till +2 mkr.

Effektivitet

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

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

Från och med maj månad kommer försöket med kroppsburna kameror på biljettkontrollanterna att permanentas för att vid årsskiftet omfatta samtliga kontrollanter. Försöket startade i december 2018 och är en åtgärd för ökad trygghet för kontrollanterna men även för att förenkla identifiering av fuskare i trafiken.

Arbete pågår med att ta fram ett nytt biljettsystem som fullt ut skall ersätta det befintliga biljettsystemet. Systemet kommer bland annat möjliggöra resa med kontaktlösa betalkort och ge bättre stöd för resor i mobilen. Driftsättning av läsare som gör det möjligt att validera mobilbiljetter i spärrlinje och buss är i full gång. Förutom att det gör det enklare att resa med mobila biljetter medför det även att möjligheten till fusk försvåras. Sedan början av februari kan även biljetter köpta i Mälardalstrafikens

biljettsystem Movingo valideras i de nya läsarna. I framtiden skall läsarna även kunna läsa kontaktlösa betalkort och SL kort.

Analys mot föregående år

Biljettintäkterna överstiger föregående år med +146 mkr, vilket innebär en ökning om +5,3 procent.

Volym

Volymrelaterade faktorer står för en positiv påverkan med +47 mkr, drivet av resandeökningen mellan åren. Ökade intäkter i biljettsamarbeten bidrar med +5 mkr och skol-/termins och fritidsbiljetter med +5 mkr. Bedömningen är att vädereffekter haft viss negativ påverkan på jämförelsen.

Pris

Prisrelaterade effekter uppgår till +93 mkr. I huvudsak är de ett resultat av prishöjningen i inledningen av året men inkluderar även mixeffekter som uppkommit till följd av resenärers förändrade biljettval och resandemönster. Samtidigt som SL:s taxa justerades höjde även Kollektivtrafikförvaltningen i Uppsala län (UL) priset på sina biljetter.

Övrigt

Övriga förklaringsposter uppgår till +7 mkr.

Den totala skulden till resenärerna för reskassa uppgår vid utgången av april till 436 mkr. Skulden är summan av laddade belopp som ännu inte rests upp och innehåller även kvarvarande saldo på kort som till exempel tappats bort. Jämfört med men april 2018 har skulden till resenärerna ökat med 32 mkr.

Region Stockholm

Trafiknämnden - Trafikförvaltningen, AB Storstockholms Lokaltrafik och Waxholms Ångfartygs AB

Mkr	Utfall 2019 jan-april	Prognos 2019	Budget 2019	Avvikelse 2019	Avvikelse 2019 (%)	Upparbetningsgrad 2019 (%)	Total ack. utfall	Total prognos	Total budget	Avvikelse total	Avvikelse total (%)	Total upparbetningsgrad (%)	Färdigställande (år)
1 Objekt tidigare beslutade av landstingsfullmäktige													
1.1 Strategiska investeringar													
Program Roslagsbanans kapacitetsförstärkn.	243,4	804,2	1 365,1	560,8	41,1%	17,8%	6 355,6	9 651,1	9 651,1	0,0	0,0%	65,9%	2026
Program Bussdepåer	89,3	544,3	494,7	-49,6	-10,0%	18,1%	2 553,5	3 816,7	3 816,7	0,0	0,0%	66,9%	2025
Program Slussen	32,2	114,3	22,8	-91,6	-402,5%	141,6%	312,3	369,5	369,5	0,0	0,0%	84,5%	2022
Program Saltsjöbanan	20,8	82,4	45,4	-37,0	-81,6%	45,9%	1 270,9	1 670,5	1 670,5	0,0	0,0%	76,1%	2026
Program Tvärbana Norr Solnagrenen	17,8	53,1	25,0	-28,1	-112,2%	71,0%	5 455,0	5 528,6	5 528,6	0,0	0,0%	98,7%	2021
Program Spårväg City	25,1	56,4	65,8	9,4	14,3%	38,1%	2 843,9	2 949,2	2 949,2	0,0	0,0%	96,4%	2021
Program Pendeltåg	0,5	120,5	9,1	-111,5	-1231,7%	5,8%	11 686,9	11 711,7	11 711,7	0,0	0,0%	99,8%	2019
Vega station	3,4	34,4	25,5	-8,9	-34,7%	13,4%	59,9	112,3	112,3	0,0	0,0%	53,3%	2019
Program Kistagrenen	106,1	656,0	696,3	40,3	5,8%	15,2%	783,5	4 937,0	4 937,0	0,0	0,0%	15,9%	2025
Bussterminal Slussen	7,3	513,1	222,2	-290,9	-130,9%	3,3%	623,3	1 891,0	1 891,0	0,0	0,0%	33,0%	2024
Bussterminal Slussen brukarspecifik inredning	3,6	10,4	20,0	9,6	48,1%	18,0%	11,5	234,5	180,2	-54,3	-30,1%	6,4%	2023
Program Röda linjens uppgradering	19,7	720,5	1 087,9	367,4	33,8%	1,8%	5 334,2	13 261,0	13 261,0	0,0	0,0%	40,2%	2024
SL LÅS (Program IT med säkerhetsaspekt)	10,5	59,9	75,6	15,7	20,7%	13,9%	297,2	402,0	402,0	0,0	0,0%	73,9%	2020
1.2 Ersättningsinvesteringar													
Nya Spårvägsmuseet	24,3	104,7	100,7	-4,0	-4,0%	24,2%	59,9	180,0	180,0	0,0	0,0%	33,3%	2020
C20 - uppgradering	30,4	128,4	199,0	70,6	35,5%	15,3%	347,8	1 367,0	1 367,0	0,0	0,0%	25,4%	2023
Handen Bussterminal	23,2	74,1	53,9	-20,2	-37,5%	43,0%	117,0	185,1	185,1	0,0	0,0%	63,2%	2020
Fordon SpvC - nya A35 fordon	0,5	2,8	144,4	141,5	98,0%	0,4%	45,5	191,7	191,7	0,0	0,0%	23,8%	2020
TB Kanalisation 750 Volt	2,364	14,9	1,3	-13,6	-1027,4%	178,8%	156,5	173,0	173,0	0,0	0,0%	90,4%	2019
Lågfrekvent underhåll Pendeltåg X60	3,6	12,0	16,5	4,5	27,4%	21,8%	409,8	535,2	535,2	0,0	0,0%	76,6%	2020
Utbyte av hissar och rulltrappor	46,3	182,4	195,9	13,5	6,9%	23,6%	560,0	1 500,0	1 500,0	0,0	0,0%	37,3%	2024
Förstärkning innertak Fridhemsplan	42,1	207,0	211,2	4,2	2,0%	19,9%	82,5	247,5	247,5	0,0	0,0%	33,4%	2019
1.3 Ospecificerade investeringsobjekt													
Ospecifierade objekt < 100 mkr	280,0	1 422,6	813,9	-608,7	-74,8%	34,4%				0,0	0,0%	0,0%	

Mkr	Utfall 2019 jan-april	Prognos 2019	Budget 2019	Avvikelse 2019	Avvikelse 2019 (%)	Upparbet-ningsgrad 2019 (%)	Total ack. utfall	Total prognos	Total budget	Avvikelse total	Avvikelse total (%)	Total upp-arbetnings-grad (%)	Färdig-ställande (år)
2 Nya objekt Strategiska investeringar													
Utredningsbeslut													
Tonnage för Pendelbåt och Skärgårdstrafik	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0%	1,6	293,0	293,0	0,0	0,0%	0,5%	2025
Bytespunkt Gullmarsplan	1,9	7,5	7,5	0,0	0,0%	24,7%	13,8	301,2	301,2	0,0	0,0%	4,6%	2027
Övergång till eldriven busstrafik	-14,4	0,7	9,0	8,3	92,3%	-159,4%	0,0	0,0	57,0	57,0	100,0%	0,0%	-
Övergripande utredningar till befintligt system	0,0	3,0	3,0	0,0	0,0%	0,0%	0,7	160,0	160,0	0,0	0,0%	0,4%	2027
Samkörbarhet	1,3	7,5	7,5	0,0	0,0%	17,4%	1,4	447,0	447,0	0,0	0,0%	0,3%	2024
Inriktningsbeslut													
Saltsjöbanan upphöjning	1,5	4,7	12,7	8,0	62,7%	12,0%	12,5	246,2	246,2	0,0	0,0%	5,1%	2023
Bussterminal Barkarby	0,7	1,9	4,1	2,2	53,6%	16,5%	3,8	121,0	121,0	0,0	0,0%	3,2%	2025
Bussterminal Nacka Centrum	0,5	11,1	3,1	-8,0	-258,2%	17,0%	6,9	520,0	520,0	0,0	0,0%	1,3%	2029
Anpassning trafikstyrningssystem bef. Tunnelbana	0,0	20,0	6,0	-14,0	-233,3%	0,0%	5,9	229,4	229,4	0,0	0,0%	2,6%	2025
2.1 Nya objekt Ersättningsinvesteringar													
Utredningsbeslut													
Hässelbygrenen	0,0	1,0	10,0	9,0	90,0%	0,0%	23,0	1 784,0	1 784,0	0,0	0,0%	1,3%	2027
Skarpnäcksgrenen	0,1	2,1	10,3	8,2	79,7%	1,4%	0,4	204,0	204,0	0,0	0,0%	0,2%	2026
Rissne tunnelbanedepå	0,4	40,7	39,6	-1,1	-2,7%	1,0%	3,4	648,5	648,5	0,0	0,0%	0,5%	2023
Bytespunkt Slussen upprustning	3,2	44,9	15,0	-29,9	-199,5%	21,6%	19,5	500,0	500,0	0,0	0,0%	3,9%	2025
Inriktningsbeslut													
Danviksbron	0,9	6,2	6,0	-0,2	-3,6%	15,0%	7,1	100,0	100,0	0,0	0,0%	7,1%	2026
Upprustning södra Götgatan	1,0	2,4	2,4	0,0	-1,0%	43,7%	6,9	151,0	151,0	0,0	0,0%	4,6%	2024
Utbyggnad av Älvsjö depå	2,8	16,3	26,5	10,2	38,5%	10,4%	7,8	865,0	865,0	0,0	0,0%	0,9%	2025

Mkr	Utfall 2019 jan-april	Prognos 2019	Budget 2019	Avvikelse 2019	Avvikelse 2019 (%)	Upparbet-ningsgrad 2019 (%)	Total ack. utfall	Total prognos	Total budget	Avvikelse total	Avvikelse total (%)	Total upp-arbetnings-grad (%)	Färdig-ställande (år)
Genomförandebeslut													
2.2 Objekt för beslut kommande budgetperioder													
Åkersberga bussdepå	0,0	0,0	4,0	4,0	100,0%	0,0%	0,0	410,0	410,0	0,0	0,0%	0,0%	2030
Kompletterande depå Sundbyberg	0,0	0,0	1,1	1,1	100,0%	0,0%	0,0	2,4	2,4	0,0	0,0%	0,0%	2030
Plattformsbarriärer	0,0	0,0	7,7	7,7	100,0%	0,0%	0,0	0,0	20,0	20,0	100,0%	0,0%	-
Nockeybybanan ersättning till Akka 4	0,0	0,3	2,4	2,1	87,5%	0,0%	0,0	5,3	5,3	0,0	0,0%	0,0%	2026
Pendeltåg depå ny	0,0	0,0	3,6	3,6	100,0%	0,0%	0,0	20,0	20,0	0,0	0,0%	0,0%	2025
Frihamnen bussdepå	0,0	0,0	2,4	2,4	100,0%	0,0%	0,0	5,0	5,0	0,0	0,0%	0,0%	2030
Haninge bussdepå	0,0	0,0	2,4	2,4	100,0%	0,0%	0,0	5,0	5,0	0,0	0,0%	0,0%	2030
Bytespunkt Ropsten	0,0	0,0	3,0	3,0	100,0%	0,0%	0,0	6,0	6,0	0,0	0,0%	0,0%	2026
Program bussdepåer och bytespunkter (Bytespunkt Ropsten, Haninge Bussdepå, Frihamnen bussdepå, Märsta bussdepå, Råsta bussdepå, Kompl. depå Sundbyberg)	0,0	2,4	0,0	-2,4	0,0%	0,0%	0,0	2 200,0	2 200,0	0,0	0,0%	0,0%	2030
Program Spårdepåer II (Pendeltåg depå ny, Nockeby ersättning till AKKA 4)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0%	0,0	1 200,0	1 200,0	0,0	0,0%	0,0%	2027
Kollektivtrafik Norra Djurgårdsstaden	0,0	0,0	8,0	8,0	100,0%	0,0%	0,0	32,0	32,0	0,0	0,0%	0,0%	2030
Spårväg Syd (Sverigeförhandlingen)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0%	42,1	5 242,1	5 242,1	0,0	0,0%	0,8%	2031
Roslagsbanan till City (Sverigeförhandlingen)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0%	14,2	9 014,3	9 014,3	0,0	0,0%	0,2%	2035
Märsta bussdepå	0,0	0,0	2,0	2,0	100,0%	0,0%	0,0	4,9	4,9	0,0	0,0%	0,0%	2030
Råsta bussdepå	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0%	0,0	4,1	4,1	0,0	0,0%	0,0%	2030
Lågfrekvent underhåll X60, X60A, X60	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0%	0,0	809,3	809,3	0,0	0,0%	0,0%	2026
Summa investeringsutgifter TF, SL, WÅAB	**1 032,6**	**6 091,2**	**6 091,3**	**0,1**	**0,0%**	**17,0%**	**39 537,9**	**86 445,3**	**86 468,0**	**22,7**	**0,0%**	**45,7%**	
varav medfinansiering Sverigeförhandlingen				*0,0*	*0,0%*	0,0%				*0,0*	*0,0%*	*0,0%*	
varav medfinansieras av staten och kommuner	*29,0*	*826,8*	*826,8*	*0,0*	*0,0%*	*3,5%*				*0,0*	*0,0%*	*0,0%*	
varav ersättningsinvesteringar [4]	*415,0*	*1 780,3*	*1 813,3*	*33,0*	*1,8%*	*22,9%*				*0,0*	*0,0%*	*0,0%*	

Region Stockholm

Bilaga: Trafikinvesteringar, ospec

Trafiknämnden - Trafikförvaltningen, AB Storstockholms Lokaltrafik och Waxholms Ångfartygs AB

Mkr	Årets investeringsutgifter (mkr)					Total utgift (mkr)				
	Utfall 2019 jan-april	Prognos 2019	Budget 2019	Avvikelse 2019	Upparb grad 2019 %	Total ack. Utfall	Total prognos	Total budget	Beslut	Upparb grad totalt %
Ospecificerade investeringar >50 mkr <100 mkr										
SpvC Ombyggnation Alkärrshallen	3,0	44,4	21,0	-23,4	14,1%	12,2	97,0	64,6	97,0	18,9%
Ombyggnad av Märsta busstvätthall	2,3	8,2	0,0	-8,2	0,0%	3,0	90,6	0,2	91,3	1476,5%
Anvisning Södertälje PT-depå	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	86,9	86,9	86,9	87,8	100,1%
Ombyggnad av Norrtälje busstvätthall	1,6	11,7	32,5	20,8	4,9%	3,9	87,2	67,8	87,3	5,7%
Byte kontaktledningsanläggning i Älvsjödepån	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	80,0	80,0	79,6	80,1	100,5%
SpvC A36 fordon 2 st	1,7	9,1	4,0	-5,1	42,0%	19,0	80,0	79,6	80,0	23,8%
Ombyggnad av Botkyrka busstvätthall	5,5	10,9	43,9	33,0	12,6%	13,9	77,3	57,9	77,3	24,0%
Kabel (läckkabel) för radiosdistribution i spårtunnlar	5,5	17,0	24,4	7,5	22,5%	16,0	75,0	75,0	75,0	21,3%
TB-Permanent luftkonditionering i C20 hytter	0,0	49,1	37,7	-11,3	0,0%	0,0	54,2	67,7	67,7	0,0%
Maskinell validering av mobila biljetter	1,4	3,8	0,0	-3,8	0,0%	56,8	59,1	60,0	60,0	94,6%
Nytt fartyg (0550)	0,9	6,6	0,0	-6,6	0,0%	53,5	59,1	59,4	60,0	90,0%
Kontaktlös betalning	5,1	50,4	0,0	-50,4	0,0%	9,6	57,0	0,0	57,0	0,0%
Fullskaletest barriärer	0,4	12,5	11,3	-1,2	3,4%	12,8	55,2	29,2	55,2	43,7%
Sológa och Vindöga	5,9	25,9	0,0	-25,9	0,0%	6,1	46,0	0,0	54,5	0,0%
TG TMSL Kameraprojekt fas 3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	50,1	50,1	50,6	50,2	99,0%
Summa investeringsutgifter TF, SL, WÅAB	**33**	**249**	**175**	**-75**	**19%**	**424**	**1 055**	**779**	**1 080**	**54%**

Region Stockholm

Diarienummer
TN 2019-0069

Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

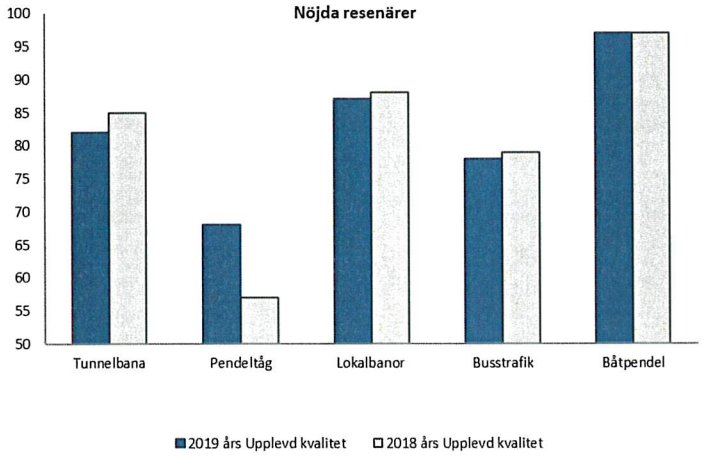
Lokala mål och indikatorer
April 2019

1 Attraktiva resor

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

1.1 Nöjda resenärer

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



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

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Prognos-upp-fyllelse indikator	Mål-värde nämnd/ bolag	Mål-värde full-mäktige
Nöjda resenärer - tunnelbana *(Nämnd)*	82%	85%		75%	

Kommentar

Andelen nöjda resenärer med *tunnelbanetrafiken* uppgår till 82 procent vilket är tre procentenheter lägre än för motsvarande period föregående år. Resultatet av mätningarna ligger dock fortsatt på stadigt nivå över mål om 75 procent. Minskningen är ett resultat som står i direkt relation till andelen utförd trafik samt punktligheten.

Tunnelbanan har under årets första månader drabbats av flera och längre hastighetsnedsättningar. Under februari sjönk nöjdheten med 4 procentenheter till 80 procent pga två stora stopp förorsakad av banarbete i februari. Dessa orsakade flera uteblivna avgångar samt förseningar. Prognosen för 2019 ligger på 82 procent vilket är lägre än föregående år men i paritet med ackumulerat utfall och fortsatt långt över målnivån. Under året kommer det pågå flertal ombyggnationer och underhållsarbeten samtidigt vilket kommer innebära utmaningar med att bibehålla nöjdheten. Främst gäller detta tidhållning, turtäthet och störningsinformation som är de indikatorer som har mest bäring på målet.

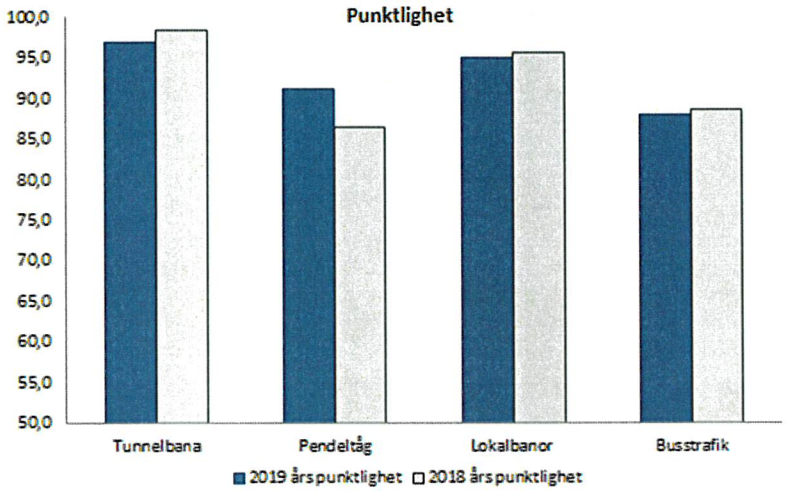
Ack utfall tom mars

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

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Prognos-upp-fyllelse indikator	Mål-värde nämnd/ bolag	Mål-värde full-mäktige
Nöjda resenärer - pendeltåg *(Nämnd)*	68%	57%	◆	70%	
Kommentar Andelen nöjda resenärer med *pendeltågstrafiken* uppgår till 68 procent, vilket är en ökning med 11 procentenheter jämfört med samma period föregående år (57 procent). Resultatet visar på en återhämtning. Snö och is relaterade problem i växlar på uppställningsplatser orsakade stora störningar i februari samt fortsatt begränsad tillgänglighet på Stockholm City, med anledning av den rådande rulltrappssituationen, är bidragande orsaker till att målet ej uppfylls. Andelen nöjda är lägre än målet på 70 procent. Prognosen för pendeltågstrafiken är 68 procent med hänsyn tagen till ovanstående problem. *Ack utfall tom mars*					
Nöjda resenärer - lokalbanor *(Nämnd)*	87%	88%	●	85%	
Kommentar Andelen nöjda resenärer med *lokalbanornas trafik* är 87 procent, vilket är en minskning med 1 procentenhet jämfört med samma period föregående år. Trenden för lokalbanan är stabil och på en hög nivå jämfört med övriga trafikslag. Andelen nöjda överstiger målet om 85 procent. Trafikförvaltningen arbetar aktivt med avtalsuppföljning för att bibehålla en hög nivå. Prognosen för lokalbanorna är 88 procent och samma nivå som föregående års utfall. *Ack utfall tom mars*					
Nöjda resenärer - busstrafik *(Nämnd)*	78%	79%	●	75%	
Kommentar Andelen nöjda resenärer med *busstrafiken* uppgår till 78 procent, vilket är en procentenhet lägre jämfört med samma period föregående år. Det lägre utfallet 2019 förklaras främst av stormen Alfrida i början av januari och snöovädret i början på februari med stor andel inställd trafik som följd. Andelen nöjda resenärer överstiger målet om 75 procent nöjda resenärer. Prognosen andel nöjda resenärer i busstrafiken sätts till 79 procent, samma som utfall för 2018. Prognosen är utmanande med anledning av stora problem med framkomligheten i Innerstaden och ombyggnationerna vid slussen som påverkar Nacka/Värmdö trafiken. *Ack utfall tom mars.*					
Nöjda resenärer - båtpendel *(Nämnd)*	97%	97%	●	91%	
Kommentar Andelen nöjda resenärer med *pendelbåtstrafiken* är fortsatt mycket hög och uppgår till 97 procent för de första tre månaderna, vilket är oförändrat jämfört med samma period föregående år. Målet för pendelbåtarna är 91 procent. Trenden över tid är stabil med ytterst få störningar i produktionen. Prognosen för pendelbåtarna är 97 procent, samma som det ackumulerade utfallet för året. *Ack utfall tom mars.*					

1.2 Hög punktlighet

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



Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Prognos-upp-fyllelse indikator	Mål-värde nämnd/ bolag	Mål-värde full-mäktige
Punktlighet - tunnelbana *(Nämnd)*	96,8%	98,3%		96,6%	

Kommentar

Tunnelbanans genomsnittliga punktlighet för perioden uppgår till 96,8 procent, vilket är i 1,5 procentenheter lägre än samma period föregående år, men fortfarande över målet för 2019 (96,6 procent). Året inleddes med ett högt punktlighetsresultat om totalt 98 procent men i februari sjönk punktligheten på framförallt grön bana med flera procentenheter och sänkte den totala punktligheten för tunnelbanan till 95,1 procent vilket är det lägsta resultatet sedan juli 2014 samt under mål. Detta berodde till stor del på två större trafikhändelser orsakade av banarbete som drabbade gröna banan under samma vecka i februari.

Mars månad visade på en återhämtning trots stora infrastrukturella utmaningar kopplade till pågående ombyggnationer längs såväl banor som stationer. Gröna linjen kommer med sina planerade ombyggnationsarbeten fortsatt påverka punktligheten. Den störningskänsliga trafiklösningen som ombyggnationsarbeten skapar i samband med flertal samtida hastighetsbegränsningar kommer fortsatt påverka tunnelbanans totala leverans.

En aktiv avtalsuppföljning och analys av de trafikstörningar som uppstår, bidrar till att förbättra rutiner för återhämtning i trafiken och på så sätt minska produktionsbortfall.

Ack utfall tom mars. Prognos anges ej för punktlighet.

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

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Prognos-upp-fyllelse indikator	Mål-värde nämnd/ bolag	Mål-värde full-mäktige
Punktlighet - pendeltåg *(Nämnd)*	91%	86,4%		93%	
Kommentar Den genomsnittliga punktligheten för *Pendeltåg* för perioden var 91,3 procent, en förbättring med nästan 5 procentenheter jämfört med samma period föregående år. En fortsatt positiv trend mot målet 93 % är ett resultat av den pågående TF-MTR-Trafikverket-samverkan för en förbättrad infrastrukturtillförlitlighet och störningshantering som startades under 2018. *Ack utfall tom mars. Prognos anges ej för punktlighet.*					
Punktlighet - lokalbanor *(Nämnd)*	95%	95,5%		96,4%	
Kommentar *Lokalbanornas* genomsnittliga punktlighet har under perioden, med mindre variationer, legat på värden runt 95 procent med ackumulerat utfall för perioden på 95 procent vilket är en minskning jämfört med motsvarande period föregående år (95,5 procent) och under målvärdet på 96,4 procent. En bidragande orsak till den något lägre punktligheten jämfört med föregående år är det ökade resande på Tvärbanan som orsakar hög belastning med förseningar som följd. Insatståg har satts in under rusningstrafik i syfte att hantera resandeökningen. Aktivt fokus läggs på att uppnå full vagnutsättning för att ge ytterligare ökade möjligheter att uppnå ökad punktlighet. Arbetet med att förbättra punktligheten pågår kontinuerligt genom analyser och genom att justeringar av passning och tidtabell görs. I trafikavtalen finns incitamentsmodeller i syfte att främja trafikutövarnas kontinuerliga arbete med att förbättra punktligheten. *Ack utfall tom mars. Prognos anges ej för punktlighet.*					
Punktlighet - busstrafik *(Nämnd)*	88%	88,6%		90%	
Kommentar Den genomsnittliga punktligheten för *busstrafiken* uppgår till 88 procent för perioden vilket är en minskning med 0,6 procentenheter jämfört med samma period föregående år. Det lägre utfallet 2019 förklaras främst av stormen Alfrida i början av januari och snöovädret i början på februari. Målet för 2019 på 90 procent kan eventuellt uppnås. Det är dock beroende på hur framkomligheten för Innerstadsbussarna utvecklas under resterande del av året. Trafikförvaltningen arbetar kontinuerligt i samverkan med trafikutövarna för att ständigt förbättra punktligheten. Flertalet avtal har inbyggda incitament för att främja ett proaktivt arbetssätt hos trafikutövarna vad gäller punktlighet och framkomlighetsfrämjande åtgärder. Inom verksamheten pågår ett omfattande arbete med framkomlighet tillsammans med kommunerna och Trafikverket. *Ack utfall tom mars. Prognos anges ej för punktlighet.*					
Punktlighet – båtpendel och skärgårdstrafik *(Nämnd)*	0%				
Kommentar Sjötrafiken arbetar på att ta fram ett nytt analysverktyg för mätning av punktligheten i både pendelbåtstrafiken och skärgårdstrafiken. Målet är att komma igång med en test av mätningen under kvartal 2 2019.					

Region Stockholm

Diarienummer
TN 2019-0069

Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

Bilaga Anmodan
April 2019

1 Anmodan

Trafikförvaltningen har sex anmodan med följande status.

▬ Ej påbörjad	Ingen anmodan
▶ Pågående enligt plan	Fyra anmodan
✔ Avslutad	Två anmodan

Anmodan
▶ Pågående enligt plan
Regionstyrelsen anmodar samtliga nämnder och bolag att fortsatt säkerställa åtgärder för att minska konsultkostnader och att intensifiera arbetet med att skifta ut konsulter.
RS 2018-1077
***Kommentar* Tertial 1 2019** För att uppnå ett affärsmässigt och effektivt användande av konsulter har trafikförvaltningen tagit fram en handbok för konsultanvändning. Handboken vägleder organisationen i tillvägagångssätt vid användande och anskaffning av konsulter, för att säkra leverans av rätt kvalitet och till lägsta möjliga kostnad, och för uppföljning och styrning av konsulter. Vad som kvarstår är att säkerställa att hela organisationen efterlever handboken. Under 2016 infördes dagboksrapporteringskrav/TF:s timdagboksmall (minimikrav) för konsultfakturor. Månadsvis görs ett slumpmässigt urval på fakturor för att följa upp att timdagbok biläggs konsultfakturan och att konteringen är korrekt. I verksamhetsplan är målet att halvera resurskonsulter och minska specialistkonsulter. Uppföljning av konsulter (antal och kostnad) är en del av månadsuppföljningen och fördjupat i samband med ledningsrapporteringen tertialvis. Under T1 2019 bildades sektionen "Risk och Internkontroll" med fokus att stärka intern styrning och kontroll. Sektionen kommer bestå av sektionschef och tillika riskansvarig, riskmanager, internkontrollspecialist/ dataanalytiker samt (två) internkontrollspecialister som även följer upp revisionsrekommendationer. Rekrytering av sektionschef, riskmanager och en internkontrollspecialist pågår. Sektionen kommer påbörja arbetet med att etablera ett internt kontrollramverk vilket på sikt kommer skapa förbättrad internkontroll vid hantering av externt verksamhetsstöd/konsulter.

✔ Avslutad
Regionstyrelsen anmodar de nämnder och bolag där arbete fortfarande pågår med att säkerställa att de nödvändiga interna kontrollerna är på plats för ett effektivt och ändamålsenligt nyttjande av konsulter att intensifiera detta arbete.
RS 2018-1077
***Kommentar* Tertial 1 2019** För att uppnå affärsmässigt och effektivt användande av konsulter har Trafikförvaltningen tagit fram en Handbok för konsultanvändning. Syftet med handboken är att vägleda organisationen i tillvägagångssättet vid användande och anskaffning av konsulter, för att säkra leverans av rätt kvalitet och till lägsta möjliga kostnad, och för uppföljning och styrning av konsulter. Genom användandet av handboken säkerställs: "Att beställarna har fullgod kunskap om vilka rutiner och regler som gäller vid konsultanskaffning. En tydlig ledning, styrning och uppföljning av konsultuppdrag. Ett tydligt beställaransvar vid konsultanvändning. Ett affärsmässigt perspektiv vid konsultanvändning. Ett professionellt förhållningssätt mot leverantörer och konsulter. Ett minskat konsultberoende. En god erfarenhetsåterföring från konsultuppdrag till Trafikförvaltningen." Uppföljning av konsulter är även en del i den uppföljning och rapportering som görs varje månad och stort fokus läggs från ledningens sida att följa konsultanvändningen. Utöver ovanstående görs stickprov av fakturor regelbundet. I samband med framtagandet av handboken för konsultanvändning gjordes även en personalstrategisk utredning (2016-2017) med som avgjorde inom vilka områden trafikförvaltningen ska ha egna anställda. Den pågående konsultväxlingen är ett led av detta arbete och fortgår under 2019 som del av effektiviseringsplanen.
▶ Pågående enligt plan
Regionstyrelsen anmodar de nämnder och bolag som inte uppnår resultatkrav enligt beslut i fullmäktige att säkerställa åtgärder för en ekonomi i balans. **(Waxholms Ångfartygs AB)**
RS 2018-1077
***Kommentar* Tertial 1 2019** Waxholmsbolaget arbetar via trafikförvaltningen kontinuerligt med att säkerställa kostnadseffektivitet i avtal för trafikdrift och underhållsverksamhet samt arbetar för en effektiv förvaltningsorganisation. Därtill bedriver WÅAB tillsammans med förvaltningen ett arbete med marknadsfrågor i syfte att öka kollektivtrafikens andel resande och därmed stärka intäkterna.
▶ Pågående enligt plan
Regionstyrelsen anmodar de nämnder och bolag med en investeringsverksamhet att intensifiera arbetet med styrning och uppföljning av investeringar genom att proaktivt och löpande arbeta med kvalitetssäkring av investeringarnas prognoser. Status, avvikelser och risker följs upp i landstingets tertial-, delårs- och årsrapportering.
RS 2018-1077
Insatser inom investeringsstyrning fortsätter och en pågående genomlysning av arbetssätt i investeringsprocessen ska resultera i tydliggörande av arbetssätt, roller och kompetenskrav, från tidiga skeden till effekthemtagning. Även åtgärder för att stärka den ekonomiska rapporteringen och förbättrat systemstöd. Ett

Investeringsråd har etablerats under förvaltningsledningen för att säkerställa framdrift, uppföljning och rapportering samt omprioriteringar av investeringar utifrån verksamhetsplan och budget.
✔ Avslutad
Regionstyrelsen anmodar samtliga nämnder och bolag att ytterligare intensifiera sitt arbete med att integrera informations- och it-säkerhet i sina verksamhetsprocesser och att ha ett tydligt fokus på att åtgärda identifierade avvikelser beträffande styrning, ledning och regelefterlevnad inom området.
RS 2018-1077
***Kommentar* Tertial 1 2019** Anmodan avslutades 2018.
▶ Pågående enligt plan
Regionstyrelsen anmodar samtliga nämnder och bolag att ytterligare intensifiera sitt arbete med säkerhet och krisberedskap.
RS 2018-1077
***Kommentar* Tertial 1 2019** Trafikförvaltningen har nyligen genomfört en Risk- och sårbarhetsanalys (RSA) rörande tunnelbanans känsligaste anläggningsdelar. Även brandskyddet har inventerats för tunnelbanan och åtgärdsplaner är på väg att tas fram inom för det som inte kunnat åtgärdas omgående. Inom ramen för säkerhetsskyddsarbetet aktualiseras även risk- och hotbilden mot verksamheten ur ett antagonistiskt perspektiv genom en uppdatering av TF:s säkerhetsskyddsanalys. Vi har även påbörjat TF:s del av den regionövergripande RSA kring extraordinära händelser, som ska tas fram varje mandatperiod. Inför alla trafikupphandlingar och drift- och underhållsupphandlingar sker en "särskild säkerhetsskyddsbedömning" (enligt SÄPO:s föreskrifter) för att utröna huruvida upphandlingen helt eller delvis behöver omges av säkerhetsskyddsåtgärder.

Trafikförvaltningen 2019 - IKP Uppföljning T1 2019
Se rutin "Riskhantering och internkontrollplan", TN-S-598575

TN 2019-0069
Bilaga till tertialrapport april 2019

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

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

					VÄRDERING							Grön Gul Röd	Ny värdering med hänsyn till pågående eller utförd					
NR.	RISKKATEGORI	RISK	BESKRIVNING AV RISK	MÅL ENLIGT STRATEGISK KARTA	EFFEKT	SANNOLIKHET	VÄRDE	AVDELNING SOM ÄGER RISKEN	FÖRSLAG TILL: rutiner, kontrollmoment, förebyggande åtgärder, avvärjande åtgärder	Konkretisering av riskens konsekvens	Konkretisering av åtgärdsförslagen - aktiviteter för att hantera riskerna (vid flera aktiviteter ange a, b, c osv)	Ange datum när aktiviterna beräknas vara klara (vid flera aktiviteter ange a, b, c osv)	Ange status för arbetet med att hantera risken (vid flera aktiviteter ange a, b, c osv)	Effekt	Sannolikhet	Värde	Datum för uppdatering av riskvärdering	Avdelning som leder arbetet med att åtgärda risken	Hur väl de åtgärder som genomförts enligt plan haft önskad effekt
1	**14. Risker med anläggningstillgångar och fordon**	**Att trafikförvaltningen inte har fullgott brandskydd i tunnelbanan**	**Risken avser att en del av åtgärderna för de identifierade bristerna avseende brandskyddet i tunnelbanan inte kan åtgärdas under 2019. Samtliga åtgärder planeras att fullföljas under en treårsperiod, där ingår bland annat en utrednings- och planeringsstudie avseende brandgaspartier på underjordsstationer som genomförs 2019 för projektgenomförande 2020 och framåt.**	**Hållbar verksamhet**	**5**	**5**	**5**	**TA**	**Aktiviteter framgår av FC-uppdrag för 2019: Förbättra brandskyddet**	Brister i brandskyddet kan vid händelse av brand leda till både skador på anläggning samt personskador.	a) Fullfölja åtgärder av väsentliga brister i brandskyddet för tunnelbanan - Brister åtgärdas primärt utifrån prioritetsordning från bristlistor. - Antalet åtgärdade brister under 2019 planeras uppgå till 1000 – 2000 stycken - Brister i brand- och utrymningslarm samt sprinkleranläggningar ska åtgärdas - Brister i brandtekniskt klassificerade dörrar samt otätheter i brandcellsgränser ska åtgärdas b) Utrednings- och planeringsstudie, genomförandebeslut samt etablering av projekt för brandgaspartier i tunnelbanans underjordsstationer	Hantering av brister i tunnelbanans brandskydd beräknas pågå över en 3-årsperiod. a) 2019-2021 b) 2019, därefter utifrån genomförandebeslut c) 2019	a) Pågår enligt plan b) Utrednings- och planeringsstudie påbörjad c) Pågår enligt plan	**5**	**5**	**5**	2019-05-15		Merparten av önskad planerad effekt under 2019 är uppnådd men vissa delar kvarstår
2	**2. Förtroenderisk**	**Investeringar når inte effektmål**	**Bristande investeringsstyrning medför att effektmål avseende tid, ekonomi och kvalitet brister. Pga bla försenade detaljplaner, överklagande, nya krav, tillgängliga leverantörer är belagda etc.**	**Långsiktigt hållbar ekonomi**	**5**	**4**	**4,47**	**IP**	**Aktiviteter enligt prioriterat utvecklingsområde "Investeringsstyrning" (bla FC Uppdrag Investeringsstyrning).** **Statusrapporter och riskbedömningar månadsvis till Programledare och sponsor samt styrgrupp för att kunna initiera åtgärder som kan minska effekten.**	Ökade kostnader, förseningar i projekt och bristande kvalitet i leveransen	Uppdrag investeringsstyrning tillsammans med VE (IP-VE TF 01/18)	2019-12-31					Delat ledarskap av åtgärder med VE	
3	**4. Operativa risker**	**Missnöjda resenärer i samband med trafikavstängningar**	**Trafikavstängningar påverkar resenärerna negativt exempelvis trafikavstäningar pga ombyggnationer.**	**Attraktiva resor**	**5**	**4**	**4,47**	**TA**	**Aktiviteter framgår av prioriterat FC uppdrag "Trafikpåverkande åtgärder".** **Löpande åtgärder inom ramen för TA´s kärnuppdrag** **Samverkan med berörda parter och projekt**	Bristande hantering av resenärsflöden vid trafikpåverkande åtgärder riskerar att leda till missnöjda resenärer och förtroendeskada.	a) Huvudtidplan för trafikpåverkande åtgärder 2019 framtagen – Q1 b) Kommunikationsplan för 2019 framtagen – Q1 c) Fastställd och kommunicerad process för styrning och planering av ersättningstrafik 2020 och framåt inklusive huvudtidplan och kommunikationsplan– Q3	a) Q1 2019 b) Q1 2019 c) Q3 2019	a) Klart b) Klart c) Pågår enligt plan	**4**	**3**	**3,46**	2019-05-18		Merparten av önskad planerad effekt under 2019 är uppnådd men vissa delar kvarstår
4	**11. Personalrelaterade ris**	**Bristande kompetensförsörjning**	**Trafikförvaltningen förmår inte rekrytera och behålla kompetent personal i den takt att vi kan leverera på vårt uppdrag/enligt förväntningar.**	**Tryggad kompetensförsörjning**	**4**	**5**	**4,47**	**HR**	**Aktiviteter framgår av prioriterat FC område "Kompetensförsörjning"** **Respektive avdelning prioriterar, utreder rotorsaker och kompetensbehov inom avdelningen och bidrar till TF´s kompetensförsörjningsplan.** **Långsiktigt arbete pågår avseende TFs attraktivitet som arbetsgivare. Fokus på arbetsgivarvarumärke, rekrytering, studentkontakter, arbetsmiljö, ledarskap, lönebildning, kompetensförsörsörjningsplan/kompetensplanering samt utbildningsplattform.**	Kompetensbrist/resursbrist gör att vi riskerar att inte klara våra utlovade leveranser vilket kan medföra en försämrad kundnöjdhet. Svårigheter att rekrytera kan även innebära ett ökat konsultintag vilket leder till högre kostnader. Miljö och hälsa påverkas för befintliga medarbetare om personalbrist råder.	HR leder arbetet med övergripande insatser inom komptensförsörjning på TF. Uppdraget delas upp i nedanstående delmängder: 1) Kompetensförsörjningsplan: arbetet med en TF-gemensam kompetensförsörjningsplan har inletts och en projektplan ligger med målsättningen att vara klar hösten 2019. 2) Effektiv resursbemanning inklusive konsultväxling: 120 av 141 beviljade konsultväxlingar är genomförda. Leverans från samtliga avdelningar inom ramen för uppdraget att uppnå en effektiv resursbemanning inkl konsultväxling. Vissa avdelningar berörs i större hänseende av konsultväxlingen än andra av naturliga skäl. 3) Implementering av KOLL (ProCompetence): breddinförande genomfört och 78% av TF:s medarbetare har nu	1) T3 2019 2) T3 2019 3) Klart 4) Klart 5) T3 6) Löpande behovstyrda insatser	Samtliga är pågående om de inte är rapporterade som klara enligt kolumn M.	**4**	**4**	**4,00**	2019-05-08	Ledningsstaben/HR	• Gult = avvikelse 20 procent, det vill säga merparten av den önskade effekten är uppnådd men vissa delar kvarstår
5	**12. Finansiella risker**	**Bristfällig intern styrning och kontroll**	**Otydlig styrning och ledning baserad på bristande planering, processer,riskhantering, avsaknad av kontroller och arbetsmetodik.**	**Långsiktigt hållbar ekonomi**	**4**	**4**	**4**	**VE**	**Aktiviteter framgår av avdelningsuppdrag inom VE**	1. Finansiell och förtroende skada pga: - avsaknad av/otydligt ansvar i TF:s processer - avsaknad av/bristfälliga kontroller för säkerställande av efterlevnad av befintligt regelverk - otydlig styrning - avsaknad av effektivt systemstöd - ineffektivt arbetssätt 2. Oegentligheter	a) Ledningsprocesser och kärnprocesser i tre nivåer genomförd och implementerad b) Processkartläggning av stödprocesser genomförd och implementerad. c) Övergripande beskrivning av ett ledningssystem. d) Stegvisa förbättringar inom ramen för leda och styra – Effektiviseringsåtgärder inom TFs rapportering; Bättre systemstöd för målstyrning; Process för Leda & Styra; Övergripande ledningssystem e) Utveckla investeringsstyrning - Utveckla TF:s arbetssätt; Förenkla rapportering och införa en TKI-modell; Gemensam modell för riskhantering; Modell för succesiva kalkyler; Ny riktlinje för investeringar implementerad; Säkerställa VEs medverkan i projekt med byggherreansvar hos annan part	a) Q3 2019 b) Q4 2019 c) Q1 2019 d) 2019 e) 2019	a) Löper enligt beslutad tidplan. b) Löper enligt tidplan c) Löper enligt tidplan. Första utkast klart. d) Löper enligt tidplan. e) 2019					1. Utveckla investeringsstyrning (IP-VE TF 01/18) Jonas Ransmyr och (Josefin Wäneland) 2. Utveckla leda och styra processen (VE TF 03/18) Ida Östergren 3. Huvudprocesskarta samt Leda och styra (FC-VE TF 01/19) (Amanda Lönnborg) och Ida Östergren	
6	**4. Operativa risker**	**Funktionsavbrott i IT system**	**Omfattande IT driftavbrott medför att väsentliga delar av TF´s IT baserade tjänster inte kan användas under minst en halvdag samt vissa system borde vara avvecklade då de ej fungerar tillsammans med nya och säkrare versioner av system.**	**Säkra processer**	**4**	**4**	**4**	**IT**	**a) planera och budgetera för åtgärder (ansvaret ligger inom resp FO)** **b) följ upp att detta sker** **Se över kontinuitetsplaneringen**	a) Kortsiktiga åtgärder för att isolera miljöer som är extra osäkra b) Identifiera ytterligare områden/miljöer som är osäkra b) Långsiktigt arbete med att skapa tydligare lifecycle management planer för alla områden	Apr 2019: Arbete fortgår enligt planer i respektive Förvaltningsplan Dec 2018: Förvaltningsplaner reviderade och fastställs Nov 2018: Säkerställ att samtliga förvaltningsplaner har genomförda eller planerade aktiviteter Okt 2018: Aktiviteter i projektet Behörighet och identiteter har börjat leverera lösningar för att skydda applikationer	Se rutan till vänster om denna.	Ökat fokus på livscykelplanering i de förvaltningsplaner som nu levereras Projekt för Behörighet och identitetshantering är	**3**	**3**	**3**	2019-05-06	IT	
7	**3. Strategiska risker**	**Brister i konsultförmedlaravtalet konstruktion påverkar förvaltningen negativt**	**Att det nya konsultförmedlaravtalet påverkar vitala funktioner som är i behov av resurser**	**Tryggad kompetensförsörjning**	**4**	**4**	**4**	**IU**	**Aktiviteter sker enligt VP-uppdrag:** **- IU AC 04/19 Implementering av nytt konsultförmedlaravtal** **Programledare, sektionschefer och biträdande sektionschefer tar ansvar för att bemanningen i alla program och projekt fungerar, samt kompetensplanerar för växling i nyckelpositioner**	Det nya konsultförmedlaravtalet är konstruerat för att på ett ökat sett säkerställa att konkurrensutsättningen av konsulter sker på ett korrekt sett. Avtalet innebär en ambitionshöjning för att till delar täppa till de genvägar som möjliggjorde att konkurrensutsättningen sattes ur spel. Följden av detta kan innebära att det uppstår en friktion med anledning av att det kommer att ta lite tid innan det nya arbetssättet är fullt etablerat. Den nya konsultförsörjningslösningen kräver en väl genomarbetad kravspecifikation vilket kan leda till en ökad ledtid för framtagande av denna, i förhållande till tidigare lösning, och erbjuder mindre flexibilitet under uppdragens gång vilket ökar arbetsbelastningen för beställarna. För det fall risken skulle materialiseras skulle det innebära att tiden för att tillsätta konsulter i linje och projekt skulle försenas vilket i sin tur får effekt på både projektleveranser och linjearbete.	A) löpande utbildningar i det nya avtalet B) Löpande avstämningar med representanter för de stora beställargrupperna C) löpande avstämningar med konsultförmedlaren D) uppföljning av leveransen utifrån KPI-modell och scorecard	Fortsatt löpande under hela året.	Samtliga aktiviteter pågår löpande.	**4**	**4**	**4,00**	2019-04-01	LS/IU	Uppföljning avseende huruvida avtalets konstruktion fungerar sker löpande och ngn större avvikelse har inte dykt upp. Eftersom avtalskonstruktionen till delar är ny finns det implemeteringsproblem som bevakas löpande. Nytt arbetssätt med stort antal beställare går trögt. Bevakning av kritiska aktiviteter sker på daglig basis och veckovisa uppföljningsmöten internt
8	**14. Risker med anläggningstillgångar och fordon**	**Kontroll på anläggning och fordon brister**	**Bristande kontroll på anläggning och fordon medför en underhållsskuld som bla påverkar investeringsprojektens möjlighet att uppnå effektmål samt kan ge effekt på tillförlitligheten i trafiken.**	**Hållbar verksamhet**	**4**	**4**	**4**	**TA**	**Aktiviteter framgår av prioriterat FC uppdrag: Kontroll på anläggning** **Specifika TF och AC-uppdrag kopplade till prioriterat område** **Löpande åtgärder inom ramen för TA kärnuppdrag**	Bristande kontroll på anläggning och fordon kan ge effekt på tillförlitligheten i trafiken.	Kontroll på anläggningen är ett prioriterat område där utveckling och fortsatt implementering av förvaltningssystem för kontroll på våra anläggningar samt att förse dem med information är av största vikt. a) ATHENA – Färdigställ projekt Athena DoU 2019. b) BEST-A – Färdigställ BESAM III feb 2019 och färdigställ BESAM IV - dec 2019. c) LANDLORD – Etablera plan för anslutning av leverantörer dec 2018.	a) 2019 b) 2019 c) 2019	a) Ambition 2019 neddragen av budgetskäl. Nytt slutdataum 2020 b) Pågår enligt plan, BESAM III klar. BESAM IV planeras men ännu ej fullt beslutad. c) Pågår enligt plan, plan för anslutning av	**4**	**4**	**4,00**	2019-05-18		Merparten av önskad planerad effekt under 2019 är uppnådd men vissa delar kvarstår

					VÄRDERING								Grön, Gul, Röd	Ny värdering					
NR.	RISKKATEGORI	RISK	BESKRIVNING AV RISK	MÅL ENLIGT STRATEGISK KARTA	EFFEKT	SANNOLIKHET	VÄRDE	AVDELNING SOM ÄGER RISKEN	FÖRSLAG TILL: rutiner, kontrollmoment, förebyggande åtgärder, avvärjande åtgärder	Konkretisering av riskens konsekvens	Konkretisering av åtgärdsförslagen - aktiviteter för att hantera riskerna (vid flera aktiviteter ange a, b, c osv)	Ange datum när aktiviterna beräknas vara klara (vid flera aktiviteter ange a, b, c osv)	Ange status för arbetet med att hantera risken (vid flera aktiviteter ange a, b, c osv)	Effekt	Sannolikhet	Värde	Datum för uppdatering av riskvärdering	Avdelning som leder arbetet med att åtgärda risken	Hur väl de åtgärder som genomförts enligt plan haft önskad effekt
9	4.1 Operativa risker	Missnöjda resenärer till följd av bristnade framkomlighet	Låg prioritering och finansiering av framkomlighet med hänsyn tagen till busstrafiken.	Attraktiva resor	4	4	4	SU	Åtgärder och aktiviteter finns som del av FC uppdrag "Ökad framkomlighet för bussar". Ta fram en avsiktsförklaring/överenskommelse med kommunerna kring finansiering. Ingår även löpande åtgärder inom ramen för TA kärnuppdrag	Kollektivtrafikens attraktivitet minskar Minskad nöjdhet och färre reser Lägre intäkter Dyrare driftskostnader (bussar i stillastående trafik)	a) Fortsätt samverka, t ex ÄVS stomnät b) Underlag till Framkomlighetskommission	Löpande, årets arbete ska vara klart 2019 Löpande, årets arbete ska vara klart 2019	Grönt	4	4	4	2019-04-30	SU	Grönt
10	9. Upphandlingsrisker	Förlängning av IT avtal drar ut på tiden	Förtroendeskada och böter pga otillåtna och dyrbara förlängningar av avtal när upphandlingar drar ut på tiden.	Säkra processer	4	4	4	IT	Aktiviteter i enlighet med kärnuppdrag för IT: a) utveckla en separat eller kompletterande projektmodell för IT-projekt b) utveckla styrformer för IT-projekt Aktiviteter beskrivs i TF uppdrag "transision driftavtal".	Vi känner oss tveksamma till förslaget till åtgärd då vi inte tror att det är lösningen på denna risk. Vi har däremot gjort en avtalsgenomgång samt beslutat att dedikera en resurs för att arbeta , med en aktivitesplan samt strategi för upphandling samt avtalshantering.	Apr 2019: Upphandlingsplan finns, samtliga avtal identifierade. Inga stora avvikelser som kan skapa oväntade kostnader Dec 2018: Avtalstatus kartlagd, upphanldingprocess genomgången, upphandlingslov etablerat 30 juni: Analyarbete klart samt plan för hösten framtagen 31 dec: Avtalshanetring under 2018 hanterad och långsiktigt plan/strategi framtagen	Se rutan till vänster om denna.	Bra koll på vår avtalsportfölj och bra sammarbete med Upphandling	2	2	2	2019-05-06	IT	
11	4.1 Operativa risker	Otillräcklig kapacitet i bussterminaler	När terminaler byggs om, får trafikförvaltningen i regel mindre kapacitet än tidigare. Det gör att trafiken på sikt inte kan utvecklas i takt med befolkningsökning.	Attraktiva resor	4	4	4	TA	Risken förebyggs genom att ta in erfarenheter i ett tidigt stadium för att undvika feldimensionering. Jobba proaktivt för att inte minska yta för busstrafiken. IP TF 01/19 Utbyggnad tunnelbana IP TF 09/16 Slussen och spårutbyggnad Nacka Löpande åtgärder och inom ramen för TA kärnuppdrag	Mindre kapacitet i bussterminalerna gör att trafiken på sikt inte kan utvecklas i takt med befolkningsökning.	a) Säkerställa att erfarenheter tas in i utrednings- och planeringsstudier samt genomförande genom exempelvis aktivt deltagande i beställar- och styrgrupper samt remisser. b) Proaktiv dialog med väghållare för att inte minska yta för busstrafiken vid planerade och oplanerade ombyggnationer c) Framtagande av principer för bussterminaler, vilka ska inarbetas i Riktlinjer Fastighet och Riktlinjer terminaler	a) Löpande b) Löpande c) 2020	a) Pågår, men vissa projekt svåra att påverka i sent skede b) Pågår, men väghållare kan inte alltid påverkas eller svåra att påverka i sent skede c) Pågår	4	3	3,46	2019-05-18		Merparten av önskad planerad effekt under 2019 är uppnådd men vissa delar kvarstår
12	12. Finansiella risker	Intäktsbortfall pga fel eller bristande validering i SL Access eller mobilbiljettsystemet	Om valideringsutrustningen inte fungerar räknas inte reskassan ner när ett kort blippas. Det medför att TF går miste om intäkter. Personal hos TF arbetar löpande med att hantera följderna av eventuella avvikelser i Access-systemet. Ansatsen i programmet för nästa biljettsytem är att under en mycket forcerad tidplan att snabbt ta fram och implementera ett nytt biljettsytem.	Säkraprocesser	4	4	4	IT	Aktiviteter sker i enlighet med följande uppdrag: TA TF Leda IT FO Biljett och betalstöd IT TF 02/19 Nästa biljettsystem Löpande åtgärder inom ramen för TA och IT kärnuppdrag Fortsatt arbete enligt den modell som redan har	a) Bristfällig eller avsaknad av valideringsutrustning medför "missade" valideringar och intäkter. b)Felaktig eller bristfälligt valideringsunderlag kan leda till oren redovisning.	För SL Access har samtliga validatorer i spärr bytts ut under 2018/19. GAK har ersatts av Cobra. För mobilbiljettsystemet pågår utrullningen av optiska validatorer i samtliga spärrar och bussar för att säkra validering. Beräknas klart hösten 2019. Ett antal nya kontroller har införts hos verksamheten för att verifiera korrekt underlag gällande valideringar och transaktioner.	a) Q3 2019	Fokus på stabiltet, intäktssäkring och kontroller, ingen nyutveckling i SL Access. Utveckling förlagd till Programmmet för nästa biljettsystem.	3	3	3	2019-05-06	IT	
13	13. Risk för kvalitetsbrister eller avbrott i vår leverans	Brister i trafikavtal	Avtalsutformning medför bristande kvalite samt begränsad möjlighet till uppföljning och leverans.	Attraktiva resor	5	3	3,87	TA	TA leder arbetet i Trafikrådet i syfte att förbättra och utveckla Trafikavtal. Aktiviteter finns beskrivnia inom uppdrag med FC fokus "Trafikaffärer"	Avtalsutformning medför bristande kvalite samt begränsad möjlighet till uppföljning och leverans. Avser exempelvis otydliga krav och otillräckliga styrmedel.	a) Åtgärder hanteras inom ramen för beredningsgrupp och trafikråd för trafikaffärer, där ramar och innehåll i både planeringsstudier och upphandlingar hanteras.	a) Löpande	a) Pågår	5	3	3,87	2019-05-18		Merparten av önskad planerad effekt under 2019 är uppnådd men vissa delar kvarstår
14	12. Finansiella risker	Felaktig finansiell rapportering baserat på bristande indata	Felaktig finansiell rapportering baserat på bristande indata (i underliggande system eller kunskap)	Långsiktigt hållbar ekonomi	5	3	3,87	VE	IT och TA- Intäkter ansvariga för förvaltningen av SL-Acess där den huvudsakliga risken ligger. Stödja med kompetens från IK och Redovisning Aktiviteter i enlighet med följande uppdrag: VE deltar i program Nästa biljettsystem IP-VE TF Utveckla investeringsstyrning VE TF Omhänderta redovisningsmässiga aspekter av FUT och andra anläggningar i TF VE AC Ordning och reda VSR VE AC Ordning och reda Redovisning VE TF Resor och representation VE AC Utbildnig av medarbetare inom TF (Slutförs under 2018)	1. Skada i förtroendet för TF:s förmåga: - att styra mot en ekonomi i balans - att rapportera korrekt 2. Ekonomisk skada till följd av: - att beslut fattas på felaktig grund - bristfälliga ekonomiska flöden och intern kontroll 3. Ansvarsfrihet inte beviljad	a) VE deltar i program nytt biljettsystem för att säkerställa att behovet av tillförlitliga ekonomiska flöden och god intern kontroll omhändertas. b) Program nytt biljettsystem enligt beslutad tidplan c) Vidstående aktiviteter i VE:s VP 2019	a) 2019 - 2020 b) 2019 - 2021 c) 2019	a) arbetet med att skapa ett tillförlitligt ekonomiskt flöde inom ramen för program Nytt Biljettsystem och samtliga underliggande projekt löper enligt plan. b) Programmet arbetar vidare inom ramen för beslutat tidplan. c) Arbete pågår inom samtliga aktiviteter, löper enligt plan					a och b) Ida Östergren (Krister Dackland) c) Dennis Danielsson (VE)	
15	13. Risk för kvalitetsbrister eller avbrott i vår leverans	Otillräcklig kravställning och uppföljning när vi själva inte är byggherre	Bristande avtalskonstruktion som medför att Trafikförvaltningen kan ha begränsad kontroll huruvida kravställningen från "annan byggherre" är tillräcklig för att nå det resultat som önskas avseende exempelvis tekniklösning, säkerhet och kostnadsutveckling. *Förtydligande T1: "Kollektivtrafikens anläggningar är ofta lokaliserade på annans fastighet, varvid projekt ofta genomförs i samverkan med andra aktörer. Det finns en påtaglig risk att förvaltningens kravställning inte omhändertas fullt ut, utan får stå åt sidan för övriga parters krav. Trafikförvaltningen behöver arbeta med att stärka sin kravställning vars grund är förvaltningens riktlinjer. Dessa behöver förtydligas, stärkas och kompletteras i de delar de kan komma att användas i samverkansprojekt. Även avtalskonstruktioner behöver genomarbetas och standardiseras så att kravställningen kan säkerställas."*	Attraktiva resor	5	3	3,87	SU	Detaljer framgår av FC uppdrag utbygd tunnelbana ansvariga IP, SU, TA och VE. Huvudansvarig IP. Löpande åtgärder inom ramen för TA kärnuppdag Erfarenhetsåterföring från tidigare projekt till utredningsfaser i SU.							Ingen förändring sen VP fastställdes		
16	9. Upphandlingsrisker	Brister i avtalsutformning	Att löpande uppföljning av identifierade risker i projekt/program brister vilket får konsekvenser på bland annat upphandlingsförfarandet	Långsiktigt hållbar ekonomi	5	3	3,87	IP + LS IU	LS-IU: Aktiviteter sker enligt VP-uppdrag: - IU AC 02/19 Vidareutveckling av interna rutiner och processer upphandling	Risk för differens mellan budget och utfall samt risk för att det blir svårt att styra mot uppsatta mål	Gemensam analys av risker relaterat till upphandlingsform IP - IU							T1 2019: Ansvaret flyttas från IP till delat ansvar IP och LS-IU i samband med T1 rapporteringen. Ingen ny riskvärdering T1	
17	4.5 Operativa risker	Att TF inte följer lagen om säkerhetsskydd fullt ut	TF följer inte lagen om säkerhetsskydd fullt ut pga resursbrist /säkerhetsskyddsanalys är ej heltäckande	Hållbar verksamhet	5	3	3,87	LS	a) Konsultuppdrag pågår inom LS SÄK med att ta fram säkerhetsskyddsplan. Uppdatering av säkerhets-skyddsanalysen från 2015 pågår i samarbete med SLL Säkerhet och beredskap. b) Biträdande säkerhetsskyddschefen går MSB/SÄPO utbildning för säkerhetsskyddschefer c) Rekrytering av säkerhetsskyddsspecialist behövs d) I avvaktan på anställd resurs krävs konsultstöd.	Den konkreta risken är att TF inte skyddar för Sveriges säkerhet skyddsvärd information, skyddsvärda tillgångar och skyddsvärda verksamhetsdelar på ett adekvat sätt. Den yttersta konsekvensen av det kan bli att skyddsvärd informtion/verksamhet blottläggs och exponeras för antagonister av olika slag (terrorister, främmande makt, grov organiserad brottslighet m.fl.) så att hela eller viktiga delar av TF:s verksamhet slås ut eller störs allvarligt. En konsevens skulle också kunna vara att TF bryter mot lagen och att verksamhetsansvariga inom TF ställs till svars i domstol.	A) FC att fastställa övergripande säkerhetsskyddsanalys för hela TF och säkerhetsskyddsplan (konkretisering av nödvändiga skyddsåtgärder) B) Biträdande säkerhetsskyddschef går utbildning i Försvarshögskolans regi C) Rerytering av säkerhetsskyddsspecialist D) Konsultstöd finns f.n. i arbete och bedöms behövas minst året ut. Inte minst beroende på pågående upphandlingar av stora verksamhetsdelar som till del bedömts säkerhetskänsliga, och som behöver stöd även när en säkerhetskyddsspecialist finns på plats.	A) Juni månad 2019 B) Maj månad 2019 C) Hösten 2019 D) Som tidigast årskiftet 2019/2020, troligen behöver arbetet gå in i 2020.	A) Pågår B) Pågår C) Inväntar formellt skriftligt godkännande (beslutsförslag och rollbeskrivning överlämnat) att börja rekrytera från avlämnande CLS. Muntligt klartecken finns, men skriftlig krävs. Rollen finansieras 2019-2020 med 100% bidrag från MSB, enligt ö.k. med RLK Säkerhet och	5	3	3,87	2019-05-03	LS Säkerhet	God effekt på det TF gör. Men tyvärr har arbetet med analysen och planen blivit försenat på grund av problem med RLK:s konsulter från PwC, som bytts flera gånger och därför har fått starta om sitt arbete. RLK är informerade och införstådda med detta.

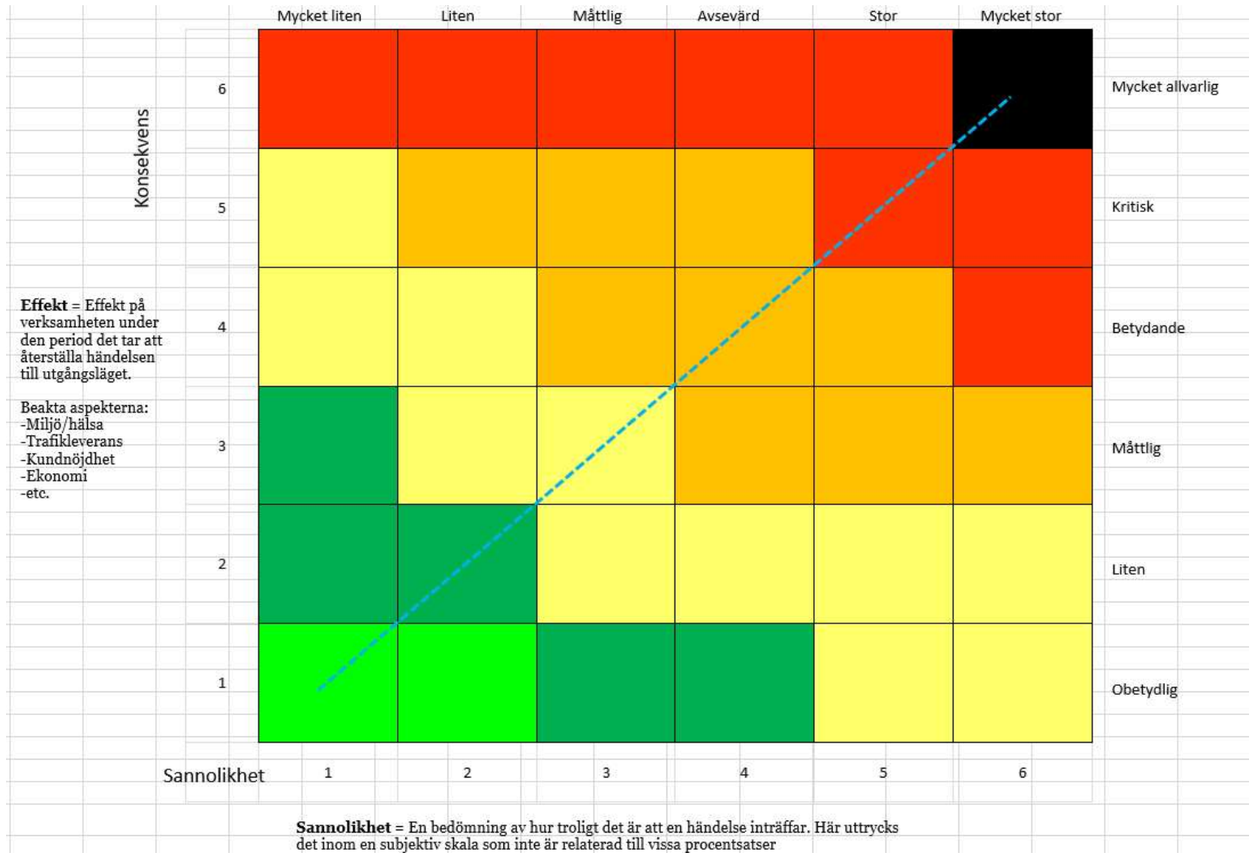
					VÄRDERING								Grön, Gul, Röd	Ny värdering					
NR.	RISKKATEGORI	RISK	BESKRIVNING AV RISK	MÅL ENLIGT STRATEGISK KARTA	EFFEKT	SANNOLIKHET	VÄRDE	AVDELNING SOM ÄGER RISKEN	FÖRSLAG TILL: rutiner, kontrollmoment, förebyggande åtgärder, avvärjande åtgärder	Konkretisering av riskens konsekvens	Konkretisering av åtgärdsförslagen - aktiviteter för att hantera riskerna (vid flera aktiviteter ange a, b, c osv)	Ange datum när aktiviterna beräknas vara klara (vid flera aktiviteter ange a, b, c osv)	Ange status för arbetet med att hantera risken (vid flera aktiviteter ange a, b, c osv)	Effekt	Sannolikhet	Värde	Datum för uppdatering av riskvärdering	Avdelning som leder arbetet med att åtgärda risken	Hur väl de åtgärder som genomförts enligt plan haft önskad effekt
18	5. Informationssäkerhetsk	Att känslig teknisk och adminstrativ information hamnar i orätta händer, förvanskas eller försvinner	Delar av systemstödet inom IT-objektet "Intern administration" är inte anpassade så att trafikförvaltningen kan följa reglerna för informationssäkerhet fullt ut.	Hållbar verksamhet	5	3	3,87	LS	Genomföra nya informationssäkerhetsklassningar och sedan vidta de åtgärder som behövs för att klassningen ska kunna upprätthållas. Gäller framförallt att Webbforum (ATLAS)ska ersätta Projektplatsen som säkert system för projektadministration.	Om information i exempelvis Webforum hanteras på ett sätt som inte följer den informationssäkerhetsklassning som gjorts riskerar information att hanteras på ett regelvidrigt sätt.	Förstärkning av förvaltningen av Webforum genom anställning av objektledare (ny tjänst) samt tillsättning av ny roll - systemövergipande verksamhetsspecialist Webforum.	Objektledartjänsten tillsatt 1 maj 2019.	Förstärkning av förvaltningen av Webforum genom anställning av objektledare (ny tjänst) samt tillsättning av ny roll - systemövergipande verksamhetsspecialist Webforum. Objektledartjänsten tillsatt 1 maj 2019.	5	3	3,87	2019-05-10	LS Kansli	Går inte att utvärdera än p g a för kort tid sedan nya utökade bemanningen är på plats, men åtgärden kommer med största sannolikhet ge önskad effekt.
19	13. Risk för kvalitetsbrister eller avbrott i vår leverans	Signifikanta störningar i ordinarieverksamhet med anledning av samlokalisering	Att verkställigheten av landstingsfullmäktiges beslutade samlokalisering av landstingets förvaltningar för trafikförvaltningen innebär signifikanta störningar i den ordinarie verksamheten. Att ombyggnationerna och evakueringarna innebär stort leveransbortfall.	Hållbar verksamhet	5	3	3,87	LS	Deltagande i det SLL-centrala samlokaliseringsprojektet där TF:s perspektiv på flytt- och samlokaliseringsfrågan framhålls. God planering och information är skadebegränsande.	Om ingreppen i de fastigheter där TF ska sitta blir omfattande kommer arbetet med anpassningarna att dra ut på tiden och påverka produktionen. Exempelvis kan det komma att innebära flera interna flyttar innan allt är på plats och alla har fått sin permanenta hemvist. Även om fastighetsåtgärderna hålls till ett minimum kommer en evakueringssnurra att behöva användas, där den tidigare lokalen för restaurang NOGA kommer att användas (plats för 60 pers där).	Planering av aktiviteterna i så god tid som möjligt (det är dock inte TF som rår över den övergripande tidplanen). God information om händelserna i samlokaliseringsarbetet. Aktivt deltagande i det centrala samlokaliseringsprojektet.	Arbetet pågår löpande till dess att projektet avslutas, vilket inte väntas ske förrän våren 2021. Första skarpa händelsen bli i september 2019 när plan 4 på Lindhagensterrassen ska utrymmas och TF istället får börja förfoga över plan 9 på Ulrikborgsgatan. Händelser i LG100 kommer enligt nuvarande tidplan att ta sin början i januari 2020.	Pågår. I och med att gymmet stängs vid midsommar är en risk att förtroendet för samlokaliseringsprojektet skadats så att implementeringen av nytt arbetssätt i nyanpassade lokaler försvåras.	5	3	3,87	2019-05-10	LS Kansli	Förändringsledare på heltid har visat sig vara en nödvändighet för att kunna administrera och samordna aktiviteter på TF. I övrigt finns parametrar som inte går att påverka, exempelvis beslut på regioncentral nivå som rör projektets ekonomi.
20	4. Operativa risker	IT projekt håller ej tidplan	Risk att IT-system tar längre tid att utveckla och implementera än grundtidplan vilket resulterar i fördyrningar och oförutsägbar arbetsbelastning. Systemen har många beroenden till övriga uppdrag inom trafikförvaltningen men även till resenärer och leverantörer vilket kan få följdverkningar.	Hållbar verksamhet	4	3	3,46	IT	TF-uppdrag för ledning av respektive IT FO Samverkan inom IT förvaltningsmodell	Förseningar i projekten resulterar i förseningar av nyttorelisering till resenärer och högre kostnader	* Etablering av gemensamt Utvecklingsportföljforum startar under Q2 2019. * Rekrytering av 2 portföljledare klar. * Utveckling av IT-anpassad projektmodell, lanseras juni 2019.	Se rutan till vänster om denna.	Ökat fokus på portföljstyrning, flera pågående aktiviteter	3	3	3	2019-05-06	IT	
21	2. Förtroenderisk	Bristande deltagande i kommunverksamhet	Risk att trafikförvaltningen inte mäktar med att delta i kommunernas verksamhet i den omfattning som de önskar.	Attraktiva resor	4	3	3,46	SU	Tidig dialog. Förtydliga våra krav/riktlinjer och varför vi har dem. Visa på effekter i kollektivtrafiksystemet vid olika planeringsinriktningar.	Missar möjligheten att påverka i kritiska skeden och däri identifiera knäckfrågor Missar i tid att bedöma vad vi behöver göra och få med det i våra planering	Utvecklade arbetssätt och underlag och kriterier för prioritering	Löpande, årets arbete ska vara klart 2019	Grönt pågår enl plan behöver utvecklas	4	3	3,46	2019-04-30	SU	
22	4.1 Operativa risker	Bristande måluppfyllelse - ökad marknadsandel	Åtgärder för ökad marknadsandel är svåra att effektbedöma och det blir oklart om rätt åtgärder genomförs.	Attraktiva resor	3	4	3,46	SU	Aktiviteter framgår av prioriterat utvecklingsområde "Marknad och Intäkter" (bla FC Uppdrag "Plan för ökade marknadsandelar").	När ej uppsatta mål	a) Ta fram generellt kunskapsunderlag om marknadsandelar i kollektivtrafiken (vad som påverkar) b) Ta fram specifika kunskap om potentialen i Stockholms län	a-b) 2020-12-31	Grönt, pågår enl plan	3	4	3,46	2019-04-30	SU	
23	14. Risker med anläggningstillgångar och fordon	Bristande tonnagetillgänglighet	Att Trafikförvaltningen ej har tillräcklig tonnagetillgänglighet	Attraktiva resor	4	3	3,46	SU	Aktiviteter framgår av TFuppdrag "Utveckling av sjötrafiken".	Ej bedriva sjötrafiken på det sättet vi vill	a) Identifiera behov av tonnage b) Se över möjligheter till investering av det tonnage som föreslås c) Få grepp om trafikeringen	a) beror på c b) beror på c c) 2020-12-31	a) Röd b) Röd c) Grön	4	3	3,46	2019-04-30	SU	
24	3. Strategiskarisker	Bristande systemsyn	Att Trafikförvaltningen brister i sin systemsyn vilket medför ett system som ej fungerar optimalt exempelvis avseende tillgångshantering.	Långsiktigt hållbar ekonomi	4	3	3,46	SU	Prioriterat område Investeringsstyrning FC TF 01/19 Huvudprocesskarta SU TF-uppdrag kring systemanalys tunnelbana och pendeltåg samt utvecklingsplaner respektive trafiksystem, ex Roslagsbanesystemet	Risken är vi missar viktiga beslut eller fattar beslut på felaktiga grunder. Exempelvis. Behovet av beslut livstidsäkring x10p har fattats sent vilket ökar riskerna i trafikaffär E34. Felaktiga val av lösning, ex rulltrappor i city, för stora konsekvenser för trafikdriften.	a) Ta fram och starta en ny utbildning och kompetenshöja organisationen inom systemtänk. B) Utveckla arbetssätt med processer och rutiner utifrån systemperspektiv för designa av åtgärder. I alla skeden (det börjar i de tidiga skeden). c) En strategisk planering utifrån ett sytemperspektiv med metod- och organisationsutveckling. Särskilt vad lägre systemnivåer, för respektive trafikslag och neråt.	a) Årsskiftet 2019/2020 b) Q2 2020 är arbetet klart med systemanalys i samband med det så genomförs denna åtgärd. c) Q2 2020 är arbetet klart med systemanalys i samband med det så genomförs denna åtgärd.	a) Ej påbörjat, resursbrist. Röd b) Påbörjat, försenat på grund av omprioriteringar. Ny tidplan inte fastställd. Röd c) Påbörjat, försenat på grund av omprioriteringar. Ny tidplan inte fastställd.	4	3	3,46	2019-04-30	SU	
25	12. Finansiella risker	Omvärldsfaktorer	Att omvärldsfaktorer inträffar som påverkar ekonomin negativt, vilket skulle få konsekvens att TF ej har en ekonomi i balans.	Långsiktigt hållbar ekonomi	4	3	3,46	VE	Löpande rapportering till och samarbete med AB SLL Finans Bevaka efterlevnad av SLL:s finaspolicy och finasiella riktlinjer VE TF 03/18 Utveckla leda och styra processen. Samt utvecklad VP-process VE AC 03/17 Index i trafikavtal	1. En underfinansiering av drift eller beslutade investeringar kan leda till besparingar i form av neddragningar i trafik, underhåll och utbyggnad av infrastrukturen som i sin tur leder till en sämre måluppfyllelse. 2. Indexkomponenter med hög volatilitet (bränsleindex samt Stlbor) skapar osäkerhet i budget och prognos samt riskerar att skapa fördyring av trafikavtalen.	a) Löpande rapportering och dialog med AB SLL internfinans. Bevaka efterlevnad av SLL:s finanspolicy och dess finansiella riktlinjer vilket sker genom regelverk i investeringshandboken, instruktion i dokument för avtalsgranskning, instruktion i dokument för beslutsgranskning samt direkt utbildning till alla nyanställda på VE. b) VE TF 03/18 Utveckla leda och styra processen. Samt utvecklad VP-process c) i, Ta fram en analys för hur mycket en ökning av olika indexkomponenter kan komma att påverka Trafikförvaltningens kostnader för köpt trafik. ii, Skapa i Analysplattform Trafik en långsiktig möjlighet att följa indextrender.	a) Löpande 2019 b) 2019 c) i, 2019-08-30 ii, 2019-12-31	a) Löper enligt plan b) Löper enligt plan c) Löper enligt plan					a) Peter Fransson b) Ida Östergren c) Peter Svahn	
26	2. Förtroenderisk	Att oegentligheter drabbar Trafikförvaltningen	Att Förvaltningen och dess anställda förknippas med orena affärer innebär skada på varumärket.	Hållbar verksamhet	4	3	3,46	LS	Juridik genomför löpande utbildning för nyanställda och nya chefer samt utbildning på avd/sek/grupp nivå vid efterfrågan. Utbildning sker även för det fall juridik eller IR ser behov.	Om förvaltningen och/eller enskilda anställda gör orena affärer, eller förknippas med sådana, kan det få kännbara konsekvenser för förvaltningen, varumärket och relationen till leverantörer och resenärer. Sådana konsekvenser kan t.ex. vara: - Rättsliga konsekvenser i form av ansvar för tjänstefel, skadestånd m.m. - Leverantörer litar inte längre på att förvaltningens affärer genomförs på ett transparent sätt. Det skadar givetvis förvaltningens rykte men kan också innebära att leverantörer väljer att helt sluta göra affärer med förvaltningen. Därigenom kan konkurrensen i upphandlingar bli sämre, vilket kan medföra merkostnader/ekonomisk skada. - Varumärket "Regionen", "SL" och "WÅAB" tar skada. Som offentlig aktör är vi dock beroende av att ägare, leverantörer och resenärer har högt förtroende för oss. Vid skador på varumärket kan ägarna tvingas vidta drastiska åtgärder.	Förutom det löpande utbildningsarbetet på temat mutor och korruption kommer Juridik att påbörja ett strukturerat utvecklingsarbete (med början maj 2019) på fyra områden: (i) Struktur/gemensamt arbetsätt, (ii) Utbildning/kompetenshöjning, (iii) Mallar och (iv) Samlokalisering. Temat "muta och korruption" kommer att hanteras inom området Utbildning/kompetenshöjning. Ett förslag som tidigare diskuterats är t.ex. att ta fram en e-learning-utbildning på temat. Ett annat förslag kan t.ex. vara särskilda utbildningssatsningar på chefsmöten. Juridik kommmer på kommande sektionskonferens (i maj 2019) att ta fram utvecklingsplaner som kommer att konkretisera och tidssätta aktiviteterna. Eftersom "Muta och korruption" är en identifierad risk kommer Juridik att prioritera att åtgärder som kommer att beslutas/prioriteras i utvecklingsplanen börjar förverkligas redan under 2019.	Arbetet startas i maj 2019 och kommer att pågå under hela 2019 och en bit in i 2020, beroende på vilka konkreta åtgärder som beslutas.	Det löpande arbetet som beslutats sedan tidigare är pågående. De extra satsningar som Juridik kommer att besluta om på sektionskonferensen påbörjas i maj 2019.	5	3	3,87	2019-05-13	LS Juridik	Effekten bör kunna märkas över tid genom ett konstaterande av att mutor och korruption inte förekommit. Det är dock svårt att mäta denna effekt i siffror eller att kunna lämna tillförlitliga uppgifter om eventuella mörkertal.
27	2. Förtroenderisk	Att Trafikförvaltningen i media uppfattas ge bristande leveranser vilket medför sviktande förtroende för verksamheten	Bristande dialog och analys av mediala risker kopplat till leveranser leder till att mediebilden av en aktivitet blir ensidigt vinklad och att TF uppfattas som inkompetent.	Hållbar verksamhet	4	3	3,46	LS	Utvecklade rutiner och arbetssätt i organisationen syftande till riskminimering och ökad proaktivitet vid mediehantering		Planering av aktiviteterna i så god tid som möjligt (det är dock inte TF som rår över den övergripande tidplanen).		Enligt plan	3	2	2,45	2019-05-13	LS Komm	God effekt syns i Medieindex

Riskkategorier

1. Omvärldsrisker
   - Nationella politiska risker
   - Terrorism och politiskt våld
   - Katastrofrisker
     Naturkatastrofrisk
2. Förtroenderisk
3. Strategiska risker
4. Operativa risker
   - Bristande måluppfyllse
   - Ansvarsrisker
   - Avtalsrelaterade risker
   - Försäljnings- och intäktsrelaterade risker
   - Efterlevnadsrisker ("compliance")
   - Katastrofrisker
     Naturkatastrofrisk
     Oegentligheter, mutor eller korruption
5. Informationssäkerhetsrisker
   - Åtkomst, bevarande, tillgänglighet, etc.
   - IT-baserade risker
6. Likviditetsrisk
7. Hållbarhets- (miljö-)relaterade risker

8. Projektrelaterade risker

9. Upphandlingsrisker
   - Bästa val
   - Katastrofrisker
     Naturkatastrofrisk
   - Regelefterlevnad
10. Leverantörsrisk - uppfyller inte åtaganden
11. Personalrelaterade risker
12. Finansiella risker
13. Risk för kvalitetsbrister eller avbrott i vår leverans
14. Risker med anläggningstillgångar och fordon



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