Region Stockholm

Diarienummer
TN 2019-0069

Trafiknämnden/trafikförvaltningen

Bilaga Lokala mål och indikatorer

Verksamhetsberättelse

December 2019

Innehållsförteckning

Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem 3
1.1 Attraktiva resor 3
1.1.1 Nöjda resenärer 3
1.1.2 Hög punktlighet 6
1.1.3 Säker kollektivtrafik 8
1.2 Trygga resor 9
1.2.1 Trygga resenärer 9
1.3 Effektiva resor 9
1.3.1 Ökat kollektivt resande 9
1.3.2 Hållbar miljöpåverkan 10
1.3.3 Verksamhetstal - produktion 11
1.4 Tillgänglig och sammanhållen region 13
1.4.1 Utvecklad regional tillgänglighet 13

Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem

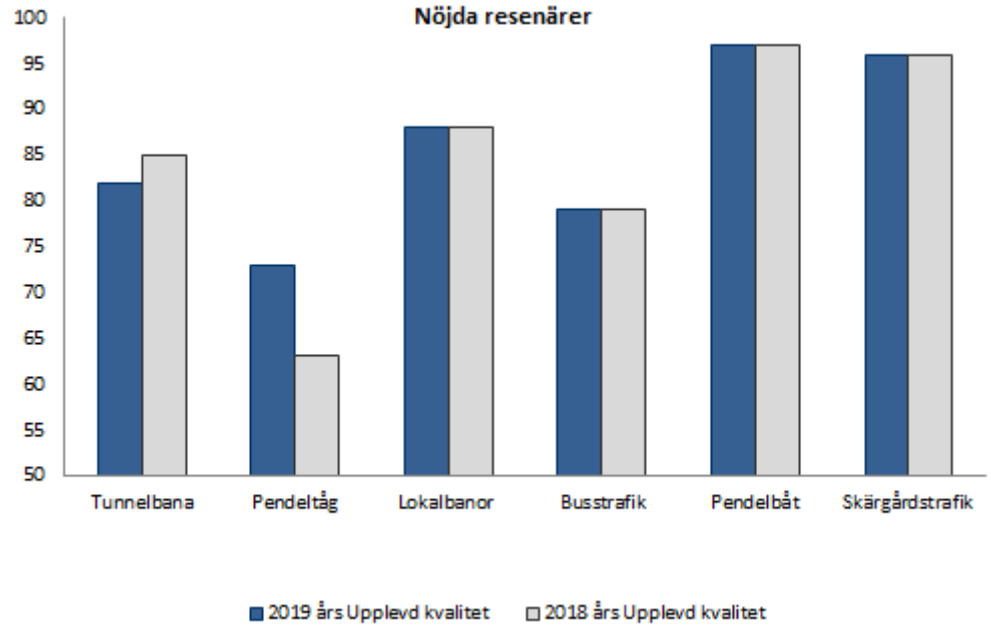
Utöver mål och indikatorer som beslutats av Regionfullmäktige har trafiknämnden fattat beslut om ett antal lokala mål och indikatorer (Verksamhetsplan 2019) för målet *Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem*, som återfinns i denna bilaga liksom analys av verksamhetstal.

1.1 Attraktiva resor

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

1.1.1 Nöjda resenärer

ÅR 2019



Nöjda resenärer - Upplevd kvalitet är trafikförvaltningens månatliga ombordundersökning i SL-trafiken vilken 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 färdslag.

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Måluppfyllelse indikator	Målvärde nämnd/ bolag	Målvärde fullmäktige
Nöjda resenärer - tunnelbana *(Nämnd)*	82%	85%		75%	
Kommentar Andelen nöjda resenärer med *tunnelbanetrafiken* uppgår till 82 procent vilket är tre procentenheter lägre jämfört med föregående år. 2019 innebär ett trendbrott för den övergripande nöjdheten bland tunnelbaneresenärer, då upplevelsen försvagas efter flera år som den hade förstärks kontinuerligt. Resultatet av mätningarna ligger dock fortsatt på stadigt nivå över mål om 75 procent. Tunnelbanan drabbades under årets första månader av flera och längre hastighetsnedsättningar. Under februari sjönk nöjdheten på grund av två stora stopp förorsakad av banarbete. Dessa orsakade flera uteblivna avgångar samt förseningar. Reducerad trafik på grund av underhållsarbete under sommaren ledde till missnöje och är en av orsakerna bakom försämringen. Datainsamlingen i juli genomfördes parallellt med inställd trafik mellan Centralen och Slussen och nedsatt trafik på resten av linjen med många byten, förlängd restid och extra trång på tågen och stationerna som konsekvens. Tidhållning och turtäthet påverkar nöjdheten mest bland tunnelbaneresenärer. Trängseln i tunnelbanan påverkar inte nöjdheten lika mycket men området visar en tydlig förbättringspotential. Den upplevda tryggheten (ensam på kvällstid) är svagast på Blå linje (58 procent nöjda). Men den tydligaste förändringen jämfört med 2018 är att betyget på Röd linje försvagas från 69 till 65 procent. Trygghetsfaktorn rör sig alltså i fel riktning och det är framförallt kvinnor som ger ett mycket svagt omdöme. Endast 54 procent av kvinnorna är nöjda med trygghetsfaktorerna jämfört med 76 procent bland männen, och 28 procent ger ett direkt svagt betyg. Detta område kräver med andra ord fortsatta förbättringsåtgärder.					
Nöjda resenärer - pendeltåg *(Nämnd)*	73%	63%		70%	
Kommentar Andelen nöjda resenärer med *pendeltågstrafiken* uppgår till 73 procent, vilket är en ökning med 10 procentenheter jämfört med 2018. Nöjdheten på samtliga pendeltågslinjer förbättras jämfört med 2018. Under det senaste decenniet har nöjdheten med pendeltågslinjerna fluktuerat en hel del, med ett stort fall 2018. Förändringen mellan 2018 och 2019 visar på ett stort lyft och återhämtning till tidigare nivåer. Den faktiska punktligheten förbättras starkt jämfört med 2018, och så även upplevelse av tidshållning bland resenärerna. Nöjdhet med störningsinformationen höjs också. Den positiva förändringen återspeglas på samtliga linjer. Uppsala linjen, som hade den största nedgången förra året, har den största positiva förändringen i år. I och med förbättringen under året, nås också målsättningen på 70 procent nöjda resenärer. Pendeltågstrafiken påverkades av snö- och isrelaterade problem i växlar på uppställningsplatser vilket orsakade stora störningar under början av året, men har därefter återhämtat sig. Begränsad tillgänglighet på Stockholm City med anledning av den rådande rulltrappssituationen är fortsatt en utmaning. Det kraftigt förbättrade resultatet för nöjd kund bedöms vara ett resultat av den pågående Trafikförvaltningen-MTR-Trafikverket-samverkan för en förbättrad infrastrukturtillförlitlighet och störningshantering. Arbetet med att utveckla den upplevda tryggheten fortgår, bland annat med pendelvärdar ombord på utvalda sträckningar. Upprustning av stationer med fokus på trivselhöjande åtgärder pågår. Både resultaten och drivkraftanalysen visar att förmågan till god tidhållning påverkar nöjdheten starkt. Trygghetsomdömet skiljer sig mycket åt mellan män (79 procent nöjda) och kvinnor (56 procent nöjda). När det gäller kvinnorna är det värt att notera att mer än var fjärde ger ett negativt betyg (28 procent missnöjda).					
Nöjda resenärer - lokalbanor *(Nämnd)*	88%	88%		85%	
Kommentar Andelen nöjda resenärer med *lokalbanornas trafik* är 88 procent, vilket är motsvarande resultat jämfört med 2018. Även sett med en längre tidshorisont är nöjdhetsnivån väldigt stabil. Årets resultat innebär också att målsättningen på 85 procent nöjda resenärer nås. Resenärernas nöjdhet är oförändrad på en övergripande nivå, jämfört med situationen 2018. Vid en jämförelse mellan de olika lokalbanelinjerna är nöjdhetsnivån relativt jämn, men Saltsjöbanan får ett svagare omdöme (79					

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Måluppfyllelse indikator	Målvärde nämnd/ bolag	Målvärde fullmäktige
procent nöjda). För just den linjen har dock nöjdheten ökat med 5 procentenheter sedan 2018. Trängselaspekten är den faktor som främst utvecklas negativt på flera linjer. Störst negativ tendens finns på Tvärbanan, Spårväg City och Lidingöbanan. De viktigaste faktorerna för resenärsnöjdheten är tidhållningen och turtätheten. Båda har en stabil betygsnivå jämfört med 2018, men uppvisar samtidigt viss förbättringspotential. Trängselfaktorn har relativt stor påverkan på nöjdheten och visar en stor förbättringspotential. Den upplevda tryggheten på kvällstid, både kopplat till själva resan men också till/från hållplatsen är relativt oförändrad jämfört med 2018. Resultaten varierar dock mellan de olika linjerna.					
Nöjda resenärer - busstrafik *(Nämnd)*	79%	79%		75%	
Kommentar Andelen nöjda resenärer med *busstrafiken* uppgår till 79 procent, vilket är oförändrat jämfört med 2018. Resenärernas nöjdhet med busstrafiken har varit mycket stabil de senaste 5 åren med 79 procent nöjda och innebär att målsättningen på 75 procent nöjda resenärer överträffas. Det finns dock en stor spännvidd i nöjdhetsnivåerna vid en jämförelse mellan de olika busslinjerna. Busstrafiken påverkades stort av snöovädret i februari med stor andel inställd trafik som följd, men återhämtade sig under mars. Resenärerna i innerstaden upplevde det som trångt på bussarna i juni och juli, vilket förklaras av en högre belastning på bussarna med anledning av flera planerade avstängningar av tunnelbanan. Nöjdheten påverkas även fortsatt av problem med framkomligheten i Innerstaden och ombyggnationerna vid slussen, som påverkar Nacka/Värmdö trafiken. Två nya bussavtal (Ekerö & Märsta) startades upp under juni med tydligare fokus på kundnöjdhet. Endast varannan (54 procent) av bussresenärerna är nöjd med trängselnivån och utvecklingen har en negativ tendens jämfört med året innan. Sett till de olika busslinjerna får trängselfaktorn klart svagast betyg på området innerstad/Lidingö, där inte ens varannan resenär är nöjd (45 procent). Precis som under 2018 är det framförallt tidhållningen och turtätheten som påverkar resenärernas nöjdhet allra mest. Båda dessa faktorer visar samtidigt en tydlig förbättringspotential. Trängselfaktorn har begränsad påverkan på nöjdheten, men erhåller ett svagt omdöme från resenärerna och utvecklingen går i fel riktning. Bussresenärerna känner sig relativt trygga med att resa ensamma på kvällarna, men tryggheten runt hållplatserna får ett svagare omdöme. Båda trygghetsfaktorerna förbättras dock jämfört med året innan.					
Nöjda resenärer - båtpendel *(Nämnd)*	97%	97%		91%	
Kommentar Andelen nöjda resenärer med *pendelbåtstrafiken* är fortsatt mycket hög och uppgår till 97 procent, vilket är en oförändrat jämfört med 2018. Resenärsupplevelsen av pendelbåtstrafiken är fortsatt mycket stark, med höga nivåer under de senaste fem åren. Målsättningen på 91 procent nöjda resenärer överträffas under 2019. Den faktor som har störst påverkan på nöjdheten är tidhållningen. Området får ett starkt omdöme från pendelbåtsresenärerna. Den upplevda tryggheten på kvällar både kopplat till själva resan men också till/från hållplatsen får ett starkt betyg i jämförelse med andra trafikslag.					

Indikator (rapporteras per år)	Utfall	Utfall fg år	Måluppfyllelse indikator	Målvärde nämnd/ bolag	Målvärde fullmäktige
Varumärkesförtroende *(Nämnd)*	61%	56%		62%	

Kommentar

Varumärkesförtroendet ökar med 5 procentenheter jämfört med 2018. Indexet påverkas dels av kvalitet på trafikleverans, dels på resenärens uppfattning av leverans och varumärket ”SL”.

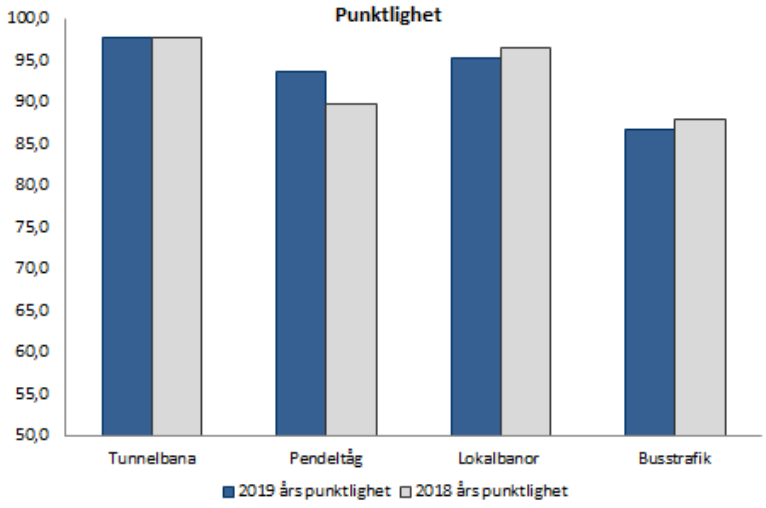
Kommunikationen för ökat förtroende inriktas därför mot: 1) säkerställa god information till resenär i samband med förändringar i trafik och trafikutbud, 2) förklara för resenär varför förändringar sker och hur de kommer resenärer tillgodo samt 3) kommunicera hur SL arbetar i för resenärens uppfattning om varumärket viktiga frågor, t ex trygghet, miljö och samhällsbyggnad. Kommunikationsarbetet planeras utifrån detta. Under 2019 har kommunikationsarbetet inriktats mot fr a insatser avseende trafikförändringar, deras syfte, mål och konsekvenser, miljö och kollektivtrafikens miljöfördelar samt trygghet och våra insatser för att öka den upplevda tryggheten. Den fokusering av kommunikationen som genomfördes under 2019 har resulterat i ett förbättrat värde, och arbetet fortsätter på den inslagna vägen under 2020.

Under 2020 byter vi mät- och rapportmetod, då en årlig mätning inte bedöms fånga rörelsen i resenärernas uppfattning på ett relevant sätt.

1.1.2 Hög punktlighet

ÅR 2019

En av de indikatorer som är viktig för resenärerna är trafikens punktlighet. Punktligheten[1] mäts procentuellt i antal avgångar i rätt tid inom tre minuter.



[1] 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	Måluppfyllelse indikator	Målvärde nämnd/ bolag	Målvärde fullmäktige
Punktlighet - tunnelbana *(Nämnd)*	97,7%	97,6%		96,6%	
Kommentar *Tunnelbanans* genomsnittliga punktlighet för 2019 uppgår till 97,7 procent, vilket är i 0,1 procentenheter lägre än för 2018, men fortfarande över målet för 2019 (96,6 procent). Punktligheten har under året varit stabil och målet har uppfyllts samtliga månader förutom i februari. Detta berodde på två större trafikhändelser orsakade av banarbete som drabbade gröna banan under samma vecka i februari. Mars månad visade på en återhämtning. Den positiva trenden höll i sig under sommaren trots stora infrastrukturella utmaningar kopplade till pågående ombyggnationer längs såväl banor som stationer. 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.					
Punktlighet - pendeltåg *(Nämnd)*	93,6%	89,7%		93%	
Kommentar Den genomsnittliga punktligheten för *Pendeltåg* för 2019 var 93,6 procent, en förbättring med nästan 4 procentenheter jämfört med 2018 och över målet på 93 procent. Den positiva trenden är ett resultat av den pågående TF-MTR-Trafikverket-samverkan för en förbättrad infrastrukturtillförlitlighet och störningshantering som startades upp under 2018 och fortgått med gott resultat.					
Punktlighet - lokalbanor *(Nämnd)*	95,2%	96,4%		96,4%	
Kommentar *Lokalbanornas* genomsnittliga punktlighet för 2019 uppgår till 95,2 procent vilket är en minskning med 1,2 procentenheter jämfört med 2018 och under målvärdet på 96,4 procent. Den främsta orsaken till den lägre punktligheten är det ökade resandet, med ökad trängsel som följd, vilket orsakar hög belastning med förseningar som följd. Åtgärder i form av insatståg har satts in under rusningen på Tvärbanan i syfte att hantera resandeökningen. Aktivt fokus läggs på att uppnå full vagnutsättning på alla banor. På exempelvis Roslagsbanan är full vagnutsättning av stor betydelse för att kunna köra multipelkopplade tåg. 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.					
Punktlighet - busstrafik *(Nämnd)*	86,6%	87,9%		90%	
Kommentar Den genomsnittliga punktligheten för *busstrafiken* uppgår till 86,6 procent för 2019 vilket är en minskning med 1,3 procentenheter jämfört med 2018, och når ej målet för 2019. Det lägre utfallet 2019 förklaras främst av framkomlighetsproblem men även av stormen Alfrida i början av januari och av snöovädret i början på februari samt av lägre punktlighet under sommaren till följd av ökningen av resandet vilket ger hög belastning med förseningar som följd. Den främsta förklaringen till busstrafikens punktlighet beror på hur den aktuella trafiksituationen samt infrastrukturella förutsättningar ser ut. Då detta är något som ligger utanför Trafikförvaltningens rådighet så krävs ett kontinuerligt samverkansarbete med berörda väghållare och andra aktörer för att säkerställa att framkomlighet och trafikflöden är optimala. Detta görs i tät dialog med trafikutövarna och på olika operativa samt strategiska nivåer. Trots detta så ser utvecklingen tyvärr ut så att det tillkommer ett ökat antal problemområden för busstrafikens framkomlighet i terminaler och vägar, och i synnerhet i nybyggnadsområden. 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.					

Punktlighet - båtpendel *(Nämnd)*	0%		–	–	
Kommentar Trafikförvaltningen arbetar fortfarande på att ta fram ett nytt analysverktyg för mätning av punktligheten i både *pendelbåtstrafiken* och *skärgårdstrafiken.* Under första kvartalet 2020 ska testmätningar utföras.					
Punktlighet - skärgårdstrafik *(Nämnd)*	0%		–	90%	
Kommentar Trafikförvaltningen arbetar fortfarande på att ta fram ett nytt analysverktyg för mätning av punktligheten i både *pendelbåtstrafiken* och *skärgårdstrafiken*. Under första kvartalet 2020 ska testmätningar utföras.					

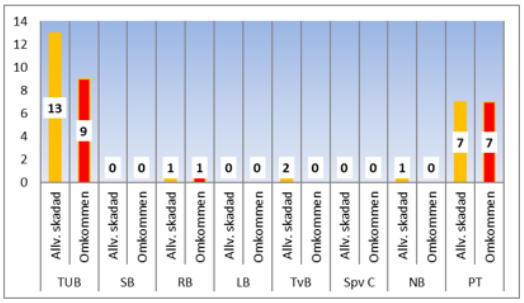
1.1.3 Säker kollektivtrafik

ÅR 2019

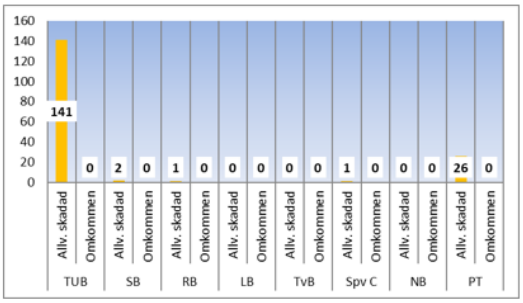
Indikator (rapporteras per år)	Utfall	Utfall fg år	Måluppfyllelse indikator	Målvärde nämnd/ bolag	Målvärde fullmäktige
Antal omkomna och allvarligt skadade i den upphandlade spårtrafiken ska minska *(Nämnd)*	212		–	–	
Kommentar Indikatorn är ny för 2019 och utfallet för 2019 utgör en nollmätning. Totalt har 212 händelser inträffat: • 41 stycken är trafikrelaterade händelser och 171 stycken är stationsrelaterade händelser • 195 avser allvarligt skadade och 17 omkomna . Av tabellen nedan framgår fördelningen fördelat per trafikslag.					

Säkerhetsindikatorn omkomna och allvarligt skadade – helår 2019

Trafikrelaterade händelser



Stationsrelaterade händelser



1.2 Trygga resor

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

1.2.1 Trygga resenärer

ÅR 2019

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	Måluppfyllelse indikator	Målvärde nämnd/ bolag	Målvärde fullmäktige
Andel trygga resenärer i allmän kollektivtrafik i skärgårdstrafiken *(Nämnd)*	>=98%	>=98%		>=96%	
Kommentar Andelen resenärer som känner sig trygga i Skärgårdstrafiken är mycket hög. Trenden under 2019 är stabil och överstiger målet om 96 procent. Den höga andelen resenärer som känner sig trygga förklaras av att det finns personal ombord.					

1.3 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.”

1.3.1 Ökat kollektivt resande

ÅR 2019

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Måluppfyllelse indikator	Målvärde nämnd/ bolag	Målvärde fullmäktige
Antal påstigande - allmän kollektivtrafik på vatten - total *(Nämnd)*	5 859	6 072		6 090	
Kommentar Antalet påstigande i kollektivtrafik på vatten uppgår totalt till 5859 tusen påstigande, vilket är en minskning med 3,5 procent jämfört med 2018. Minskningen beror främst på att Linje 82 (Djurgårdslinjen) har en fortsatt nedgående trend där antal påstigande har minskat med 11 procent jämfört med 2018, till följd av otillgänglighet i samband med ombyggnationen av Slussen samt ny sträckning av spårvagnstrafiken med linje 7.					

Indikator (rapporteras per år)	Utfall	Utfall fg år	Måluppfyllelse indikator	Målvärde nämnd/ bolag	Målvärde fullmäktige
Antal påstigande (miljoner) - SL *(Nämnd)*	861	844	●	845	
Kommentar Antalet miljoner påstigande ökar med 2 procent jämfört med 2018.					
Beläggningsgrad - allmän kollektivtrafik på land *(Nämnd)*	33,4%	33%	●	>=30%	
Kommentar Beläggningsgraden ökar något i jämförelse med 2018. Se vidare avsnitt produktivitet för utförligare beskrivning per trafikslag.					

1.3.2 Hållbar miljöpåverkan

ÅR 2019 ●

Indikator (rapporteras per år)	Utfall	Utfall fg år	Måluppfyllelse indikator	Målvärde nämnd/ bolag	Målvärde fullmäktige
Energianvändning per personkilometer *(Nämnd)*	0,19	0,201	●	0,209	
Kommentar Energianvändningen har minskat och överträffar årets mål om minskad energianvändning för kollektivtrafiken. De senaste bussavtalen innehåller högre krav om energieffektivisering. Exempel på energibesparingsåtgärder är sparsam körning, ruttoptimering (bla hur bussarna kör till och från depå), innovativ teknik som elektrifiering och högre beläggningsgrad (antal passagerare i bussarna).					
Andel förnybar energi i fastigheter *(Nämnd)*	94%	89%	■	97%	
Kommentar Andel förnybar energi i fastigheter har ökat 5 procent under 2019 men uppfyller inte årets mål. I trafikförvaltningens trafikavtal ställs krav på att trafikutövare ska använda hög andel förnybar energi för fastigheter. De nyaste avtalen har krav på 100 procent förnybar el, värme och kyla. Fjärrvärme- och fjärrkylaleverantörerna i Stockholm har höga ambitioner om att inom närmsta åren nå 100 procent förnybart. I äldre befintliga avtal där trafikutövare inte säkerställt att den köpta energin för el faktiskt är 100 procentig, påverkar det den totala sammanställningen.					
Energianvändning per kvadratmeter *(Nämnd)*	202	216	●	210	
Kommentar Totalt har värme-, el- och kylanvändningen minskat med 5,7 procent relativt år 2018 och med 13,2 procent relativt basåret 2011. Detta kan förklaras av effektiviseringen av värme och el som optimeringar av rampvärme och intrimningar efter energikartläggningar samt spårdrifteffektivisering av el.					

Minskning i utsläpp av partiklar från allmän kollektivtrafik på väg och vatten samt särskild kollektivtrafik *(Nämnd)*	46%	40%		45%	
Kommentar Årets mål är uppnått. Trenden visar att utsläppen av partiklar fortsätter att minska jämfört med tidigare år. Detta beror på en successiv uppgradering av bussfordonsflottan, fartygsflottan och färdtjänstfordon till nya modeller med renare motorer.					
Minskning i utsläpp av kväveoxider från allmän kollektivtrafik på väg och vatten samt särskild kollektivtrafik *(Nämnd)*	54%	51%		50%	
Kommentar Årets mål för minskning av kväveoxider är uppnått. Trenden visar att utsläppen av kväveoxider fortsätter att minska jämfört med tidigare år. Detta beror på en successiv uppgradering av bussfordonsflottan, fartygsflottan och färdtjänstfordon till nya modeller med renare motorer.					

1.3.3 Verksamhetstal - produktion

Effektiva resor	Utfall 2019	Utfall 2018	Förändr. 2019-2018
Ökat kollektivt resande			
Antal personkilometer (miljoner):			
Totalt allmän kollektivtrafik på land	**6 308**	**6 144**	**2,7%**
Tunnelbana	1 895	1 991	-4,8%
Pendeltåg	2 177	1 939	12,3%
Lokalbana	386	340	13,5%
Busstrafik	1 850	1 874	-1,3%
Antal sittplatskilometer (miljoner):			
Totalt allmän kollektivtrafik på land	**18 889**	**18 672**	**1,2%**
Tunnelbana	4 610	4 662	-1,1%
Pendeltåg	7 087	6 822	3,9%
Lokalbana	1 150	1 071	7,4%
Busstrafik	6 042	6 117	-1,2%
Antal passagerartimmar (tusental):			
Pendelbåt WÅAB	425	478	-11,1%
Pendelbåt SL	533	404	31,9%
Skärgårstrafik	2 517	2 560	-1,7%

Personkilometer[2] - produktion

Utfallet totalt för kollektivtrafiken på land uppgår till 6308 miljoner personkilometer vilket är en ökning med 2,7 procent jämfört med 2018. Utvecklingen av personkilometer följer i stort utvecklingen av påstigande och har i princip samma förklaringsorsaker.

[2] Antal personkilometer = resenärernas sammanlagda reslängd i kilometer.

Tunnelbanan hade 2019 ett utfall om 1 895 miljoner personkilometer, vilket är en minskning med 4,8 procent i jämförelse med föregående år. Minskningen beror till stora delar på de trafikala utmaningarna vi har haft under sommaren 2019. Antalet påstigande har minskat under 2019 och de avstängningar vi har haft under året har lett till fler avgångar men kortare sträckor vilket medför att antal fordonsutbudskilometrar har minskat jämfört med föregående år.

Busstrafiken hade 2019 ett utfall på 1 850 miljoner personkilometer, vilket är en minskning med 1,3 procent i jämförelse med föregående år. Antalet personkilometer 2019 är något lägre jämfört med utfall 2018. Detta beror på att busstrafiken har tappat en del resenärer i ytterområdena, men ökat inne i tätort och Stockholm city där resorna är kortare. Detta innebär en minskning i personkilometer trots att det är en knapp ökning för antal påstigande.

Pendeltåg hade 2019 ett utfall om 2 177 miljoner personkilometer, vilket är en ökning med 12,3 procent jämfört med föregående år. Ökningen beror på att antalet genomsnittligt påstigande har ökat. Den positiva utvecklingen går att se över samtliga pendeltågslinjer.

Lokalbanor hade 2019 ett utfall om 386 miljoner personkilometer, vilket är en ökning med 13,5 procent jämfört med föregående år. Den positiva trenden från föregående år fortsätter med störst procentuell ökning på Tvärbanan, Roslagsbanan och Spårväg City, där ny ändhållplats vid T-centralen öppnade hösten 2018. Förstärkt trafik har satts in på Tvärbanan i syfte att möta det ökade resandet och motverka trängsel.

Sittplatskilometer[3] - produktion

Utfallet totalt för kollektivtrafiken på land uppgår till 18 889 miljoner sittplatskilometer vilket är en ökning med 1,2 procent jämfört med 2018. Utvecklingen av sittplatskilometer följer i stort utvecklingen av påstigande men även fordonstyp påverkar utvecklingen av sittplatskilometer. Nyare fordon har generellt färre sittplatser än äldre fordon.

Tunnelbanan hade ett utfall är 4 610 miljoner sittplatskilometer, vilket är en minskning med 1,1 procent. Minskningen beror till stora delar på de trafikala utmaningarna vi har haft under sommaren 2019. De avstängningar vi har haft under året har lett till fler avgångar under 2019 än 2018, men de har varit korta så vi har färre antal fordonsutbudskilometrar jämfört med föregående år.

Busstrafiken hade 2019 ett utfall på 6 042 miljoner sittplatskilometer. Antalet sittplatskilometer 2019 är något lägre jämfört med utfall 2018. Detta beror på att busstrafiken har tappat en del resenärer i ytterområdena, men ökat inne i tätort och

[3] Antal sittplatskilometer = antal sittplatser som ställs till förfogande (fordonstyp avgörande) multiplicerat med antalet utbudskilometer (fordonskilometer till trafikanternas förfogande).

Stockholm city där resorna är kortare.

Pendeltåg har ett utfall 2019 på 7 087 miljoner sittplatskilometer, vilket är högre än föregående års utfall om 6 822 miljoner sittplatskilometer. Förbättrad fordonsutsättning under året jämfört med föregående år bidrog till det högre utfallet.

Lokalbanor har ett utfall om 1 150 miljoner sittplatskilometer, vilket är något högre än föregående års utfall om 1 071 miljoner sittplatskilometer. Få planerade avstängningar och utökad trafik har bidragit till det högre utfallet.

Antal passagerartimmar[4] - produktion

Antal passagerartimmar återspeglar utvecklingen av antal påstigande då restid för en standardresa är oförändrad jämfört med föregående år.

1.4 Tillgänglig och sammanhållen region

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

1.4.1 Utvecklad regional tillgänglighet

ÅR 2019 

Indikator (rapporteras per år)	Utfall	Utfall fg år	Måluppfyllelse indikator	Målvärde nämnd/ bolag	Målvärde fullmäktige
Fullt tillgänglig linje eller bytespunkt *(Nämnd)*	77%	71%		76%	
Kommentar Tillgänglighetsdatabasen som mäter den faktiska tillgängligheten i spårtrafiken (stationer och fordon), alla bussar samt de 100 största bytespunkterna enligt uppsatta parametrar visar att SL trafiken uppnått 77 procent tillgänglighet under 2019. Under 2019 genomfördes pilotprojekten ”Ledsagning buss till buss” på de 100 största bytespunkterna och ”Väskbärning” i samband med ledsagningsbeställning till och från SL-trafik på Stockholms central. Dessa tillgänglighetsåtgärder har permanentats och utgör nu en del av de ordinarie resenärstjänsterna. Under 2019 har också 13 stycken teckenspråksfilmer publicerats på sl.se. Huvudfokus är information om villkor och biljetter samt bestående allmängiltiga fakta.					
Andel länsinvånare som är nöjda med kollektivtrafiken *(Nämnd)*	70%	71%		70%	
Kommentar Målet för 2019 uppnås.					

[4] Passagerartimmar = medelreslängd i timmar * passagerare (påstigande)