Förvaltning för utbyggd tunnelbana
Trafikförvaltningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-05-17

Ärende
FUT 2021-1112
TN 2022-0045
Infosäkerhetsklass
K1 (öppen)

Trafiknämnden
2022-05-23 punkt 9

Tertialrapport 2022 per april

Ärendebeskrivning

Ärendet omfattar förslag till tertialrapport för trafiknämnden.
Bilagt återfinns förslag till tertialrapport 2022 per april för förvaltning för utbyggd tunnelbana respektive trafikförvaltningen inklusive SL-koncernen.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefernas tjänsteutlåtande den 17 maj 2022 (TN) och 17 maj 2022 (FUT).
Tertialrapport 2022 per april, förvaltning för utbyggd tunnelbana inklusive bilagor.
Tertialrapport 2022 per april, trafikförvaltningen, inklusive SL-koncernen samt bilagor.

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

1. Tertialrapport per april 2022 för trafiknämnden och de inom nämndens ansvarsområde ingående verksamheterna godkänns.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

David Lagneholm
Förvaltningschef för trafikförvaltningen

Niklas Bergman
Förvaltningschef för förvaltning för utbyggd tunnelbana

Region Stockholm

FUT 2021-1112
RS 2021-0608

Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Tertialrapport

April 2022

Innehållsförteckning

1 Förvaltningschefens/verkställande direktörens kommentar 3
1.1 Väsentliga händelser 3
1.2 Bedömning av risker och möjligheter 4
1.3 Ledningens åtgärder 7

2 Styrning och ledning 9
2.1 Mål 9
2.1.1 Mål och indikatorer 10
2.2 Intern kontroll 20
2.2.1 Arbetet med intern kontroll 20
2.2.2 Risker, åtgärder och kontroller 21

3 Personal 22
3.1 Helårsarbeten 22

4 Ekonomi 24
4.1 Resultat 24
4.1.1 Personalkostnader inklusive inhyrd personal 27
4.2 Åtgärdsprogram för ett resultat i balans 27
4.3 Investeringar 28
4.3.1 Kommande investeringsbeslut för investeringsobjekt > 300 mkr 39

Bilagor

Bilaga 1: Bilaga Covid2204FUT

1 Förvaltningschefens kommentar

1.1 Väsentliga händelser

För projekten inom Stockholmsförhandlingen är nästan alla upphandlingarna av större berg- och anläggningsentreprenader nu antingen klara eller pågår. Med klara menas att det har skett tilldelning och att kontrakt har tecknats. De som fortfarande pågår under 2022 är Slakthusområdet och anslutningsspåret under jord mellan depån i Högdalen och spåren mot Farsta. Alla beräknas bli klara under våren 2022.

Den 12 januari tecknades kontrakt för entreprenad Järfällatunneln. I entreprenaden ingår bana, el, strömskena och objektskanalisation.

Den 10 februari avslog regeringen överklagan för depå vilket nu innebär att det finns en lagakraftvunnen järnvägsplan för depå.

Den 21 februari tecknades kontrakt för huvudentreprenad för Hammarby kanal. I entreprenaden ingår bergschakt för spårtunnel, stationsutrymmen, betongarbeten och anslutande markarbeten.

Den 2 mars tecknades kontrakt för berg- och anläggningsentreprenad Arenastaden-Södra Hagalund. I entreprenaden ingår bland annat arbetstunnel, spårtunnlar och stationsutrymmen.

Den 16 mars tecknades kontrakt för BEST utbyggd depå i Högdalen. I entreprenaden ingår BEST installationer med tillhörande kanalisation samt 33kV kraftkablar, utbyggnad av befintligt depåställverk och installation av 750V ställverk i verkstäderna.

Den 20 april tecknades kontrakt för anläggningsentreprenad Järla. I uppdraget ingår bergschakt för spårtunnel, stationsutrymmen, betongarbeten och anslutande markarbeten.

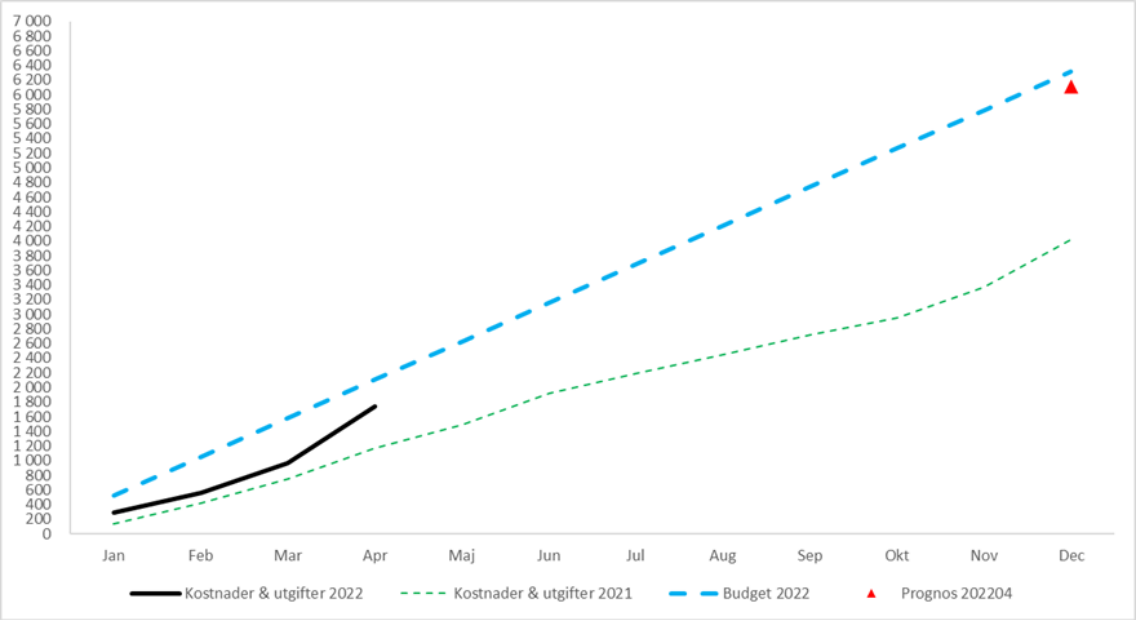
Gällande pandemin följer förvaltningen Folkhälsomyndighetens och Region Stockholms rekommendationer. Förvaltningen har från den 14 februari inlett en successiv återgång till kontoret.

Gällande utveckling i världen och kriget i Ukraina deltar förvaltningen i regionens centrala krisledning. Inom förvaltningen har ledningsgruppen initierat ett analysarbete för att identifiera om och i så fall hur förvaltningens verksamhet påverkas av det pågående kriget i Ukraina.

Investeringsplanen för nämnder och bolag tas fram i samband med budgetarbetet vilket generellt sker cirka ett år innan budgetåret. Det samlade utfallet för totala investeringar och ej aktiverbara kostnader för perioden januari till och med april 2022 uppgår till 1 747 miljoner kronor (varav 49 miljoner kronor inom verksamhetens kostnader exklusive externa tjänster). Budgeten för helåret är 6 317 miljoner kronor (varav 155 miljoner kronor i ej aktiverbara kostnader och resterande som investeringsutgifter).

Nedan visas ackumulerat utfall jämfört med prognos och budget samt utfall föregående

år. Diagrammet visar både kostnader som belastar resultaträkningen och utgifter som aktiveras i balansräkningen.



1.2 Bedömning av risker och möjligheter

Förvaltningen arbetar löpande med riskhantering genom workshops på projekt-enhets-, avdelnings- och förvaltningsnivå. I arbetet med verksamhetsplanen prioriterade förvaltningsledningen de risker som ska ingår i internkontrollplanen för 2022. Varje risk har kopplats till ett av regionfullmäktiges mål samt delats in i olika områden. Till tertialrapport per april har uppföljning av internkontrollen genomförts och rapporteras i enlighet med regionens anvisningar. Se avsnitt 2.2 Intern kontroll.

Utöver det ordinarie riskarbetet har förvaltningen genomfört ett riskarbete avseende kriget i Ukraina i syfte att analysera om och hur kriget påverkar förvaltningens verksamhet.

Nedan ges en kort sammanfattning av några risker som återfinns i förvaltningens internkontrollplan.

Arbetsmiljö

Den högst värderade risken inom området är ”Allvarliga arbetsplatsolyckor och tillbud”. Denna risk är kopplad till förvaltningens lokala mål *Hållbar verksamhet* samt fullmäktiges mål *2035: Region Stockholms verksamheter är resilienta*.

Åtgärder som genomförs är ett ökat fokus på byggarbetsmiljö i Färdplanen mot noll olyckor. Både kunskapshöjande åtgärder och implementering av en intern utredningsgrupp för att öka kvaliteten på utredningar av allvarliga händelser och möjliggöra spridning av viktiga lärdomar inom och mellan projekten är påbörjade.

Avslut och överlämning

Den högst värderade risken inom området är ”Medel för integration av tekniska system i befintlig tunnelbana saknas”. Denna risk är kopplad till förvaltningens lokala mål *Effektiv anläggning* och nämndmålet *Region Stockholm stärker ett hållbart resande så att klimatpåverkan från transporter minskar*.

Åtgärder som genomförs är att med utgångspunkt från fastställd integrationsplan kontinuerligt lägga upp ärenden i den med trafikförvaltningen gemensamma ärendehanteringssystemet rörande ansvarsfördelning för integrationsåtgärder.

Omfattning och förutsättningar

Den högst värderade risken inom området är ”Bristande implementering av nya/förändrade krav från myndigheter eller i lag och förordning ”. Denna risk är kopplad till förvaltningens lokala mål *Hållbar verksamhet* och fullmäktiges mål *2035: Region Stockholms verksamheter är resilienta*.

Åtgärder som genomförs är att kontinuerligt föra dialog och bevaka tillsynsmyndigheters arbete. Förvaltningen medverkar i referensgrupper vid framtagning av ny lagstiftning och riktlinjer och svarar även på remisser.

Produktion

De högst värderade riskerna inom området är "Brist/avsaknad av godkänd cement" och ”Signalsystem på grön linje”. Dessa risker är kopplade till förvaltningens lokala mål *Hållbar verksamhe*t respektive *Effektiv anläggning* och fullmäktiges mål *Region Stockholm stärker ett hållbart resande så att klimatpåverkan från transporter minskar*.

Åtgärder som genomförs för att hantera eventuell cementbrist är att strategier ska tas fram i nära samråd med Trafikverket.

Avseende "Signalsystem på grön linje" pågår samverkan och samordning med trafikförvaltningen.

Projektering

Den högst värderade risken inom området är "Kostnad för tunnelbana till Älvsjö överskrider ram inför styrelsens kontrollstation 2". Denna risk kopplar till förvaltningens lokala mål *Långsiktig hållbar ekonomi* och fullmäktiges mål *Hållbar investeringsutveckling*.

Åtgärder som genomförs är att optimeringsåtgärder enligt kontrollstation 1 införs i det fortsatta arbetet med projektering, planläggning och tillstånd. Vidare ska beslutsunderlag tas fram för val av tunneldrift. Räddningskoncept ska förankras med räddningstjänst och berörda myndigheter. Lösning för fordon och depå tas fram enligt inriktningsfasen i regionens åtgärds- och investeringsprocess.

Samverkan med externa parter

De högst värderade riskerna inom området är "Oenighet med finansierande parter om omfattning på FUT:s uppdrag" och "Indexutvecklingen överskrider intäktsutvecklingen". Dessa risker är kopplade till förvaltningens lokala mål *Nöjda*

uppdragsgivare och berörda av utbyggnaden respektive *Långsiktig hållbar ekonomi* och fullmäktiges mål *Hållbar investeringsutveckling*.

Åtgärder som genomförs är att samarbete diskuteras löpande på delprojektstyrelser via exempelvis statusrapportering och redovisning av riskhantering. Avtal om finansiering är klar. Uppföljningskrav avseende risker och konsekvensbeskrivningar av potentiellt kostnadshöjande förutsättningar med mera är inarbetat i förhandlingen. I syfte att minska risken för ytterligare kostnadsökningar har parterna, i det tilläggsavtal som tecknades 2021, därför enats om ett nytt arbetssätt. Med det arbetssättet vill parterna gemensamt sträva efter att ytterligare fördyringar inte uppstår. Se avsnitt 1.3 Ledningens åtgärder.

Tillstånd och avtal

Den högst värderade risken inom området är ”Hanteringen av sulfidförande berg”. Denna risk är kopplad till förvaltningens lokala mål *Långsiktig hållbar ekonomi* och fullmäktiges mål *Hållbar investeringsutveckling*.

Åtgärder som genomförs är att revidera handlingsplan inklusive förvaltningens nya bedömningsgrunder sam förankra detta med berörda. Vidare kommer det handlas upp mottagare för högre halter sulfid.

Upphandling

De högst värderade riskerna inom området är "Höga och/eller få och/eller inga anbud" och "Överprövade upphandlingar". Dessa risker är kopplade till förvaltningens lokala mål *Leverans i tid* och fullmäktiges mål *Region Stockholm stärker ett hållbart resande så att klimatpåverkan från transporter minskar*

Åtgärder avseende anbud som genomförs är bland annat att fortsätta genomföra en årlig leverantörsdag, kommunicera upphandlingstidplan till marknaden samt marknadsföring av projekten.

Åtgärder avseende överprövningar är bland annat att säkerställa att upphandlingsmallar är uppdaterade, strategiska frågor och avvikelser beslutas på upphandlingsstrategiska forum, kvalitetsgranska och genomföra beslutsgrindar före publicering av upphandling samt inför tilldelning.

Ekonomisk risk

I enlighet med tidigare avtal mellan parterna ska beslutade investeringsbelopp regleras med konsumentprisindex, KPI. KPI mäter den genomsnittliga prisutvecklingen för hela den privata inhemska konsumtionen, de priser konsumenten faktiskt betalar. KPI är det vanliga måttet för kompensations- och inflationsberäkningar i Sverige. Entreprenadindex används som andra prisindex för att mäta förändringar av kostnader i bygg- och anläggningsbranschen och används där för prissättning och vid avtalsfrågor. Serien skapades 1984 och används ofta för reglering av avtal inom bygg- och anläggningssektorn. Indexet anses att objektivt och opartiskt mäta de väsentliga kostnader som förekommer vid bygg- och anläggningsarbeten såsom material, löner, maskiner, transporter. Förvaltningen påverkas således kraftigt av branschens

indexutveckling. Historiskt ligger KPI-utvecklingen betydligt lägre än den indexutveckling som skett inom anläggningssektorn.

För att minska förvaltningens indexpåverkan har ett antal åtgärder vidtagits. De första 18 månaderna från kontraktstecknande är enligt avtal med entreprenören ouppräknat. Dessutom räknas enbart 90 procent av index upp. För att minska indexuppräkningen ytterligare betalas 10 procent av kontraktssumman ut som ett förskott. Dessa åtgärder har beräkningsmässigt minskat indexskillnaden mellan byggindexkorg och KPI avsevärt de senaste åren, förutsatt att entreprenaden börjar i tid etcetera. Den senaste tidsperioden ser vi dock ett kraftigt förändrat indexläge med större differens mellan byggindex och KPI.

1.3 Ledningens åtgärder

Efter avskaffandet av restriktioner kopplat till pandemin påbörjade förvaltningen den 14 februari en successiv återgång till arbete på kontoren. Sedan den 19 april sker arbetet på ett likadant sätt som innan pandemin, det vill säga det huvudsakliga arbetet utförs på kontoret.

Vid årsskiftet 2021/2022 flyttade staberna och projekt Arenastaden till nya lokaler på Solnavägen 1 E. Flytten föregicks av en riskanalys från ett arbetsmiljöperspektiv. Åtgärder utifrån riskanalysen har arbetats fram av en trivselgrupp och beslut har fattats utifrån förslagen.

Förvaltningen har under de senaste åren ökat antalet medarbetare kraftigt. Allt större krav ställs på ett effektivt och sammanhållet arbete i förvaltningens ledningsgrupp. Mot den bakgrunden påbörjades ett utvecklingsarbete avseende ledningsgruppen under hösten och kommer att fortgå under 2022.

Då stora delar av förvaltningens verksamhet nu är inne i ett byggskede har ledningen sedan en tid stärkt arbetet med arbetsmiljö. Med denna satsning stärks förvaltningens målsättning att det inte ska inträffa några allvarliga olyckor på våra arbetsplatser. Det innebär att;

- Vi påverkar säkerheten genom att skapa rätt förutsättningar.
- Vi jobbar i nära samverkan med våra projektörer och entreprenörer när det gäller planering och säkert utförande.
- Vi lär av de tillbud och olyckor som inträffar och agerar för att de inte ska upprepas.

Ekonomi, tid och risk

Efter ett arbete med genomlysning av projektens ekonomi och tid under hösten 2019 har förvaltningen en klar bild av projektens långsiktiga bedömningar av ekonomi, tid och risk. Efter en förnyad förhandling inom 2013 års Stockholmsförhandling enades parterna i april 2021 om ett tilläggsavtal kring hur tillkommande kostnader av pågående tunnelbaneutbyggnad ska finansieras. Tilläggsavtalet ersätter i sin helhet det tidigare tilläggsavtalet från 2017.

Mot den bakgrunden har förvaltningen implementerat en stärkt uppföljning, styrning

och återrapportering av ekonomi, tid och risk med följande utgångspunkter:

- Anläggningens omfattning är låst så att den blir tydlig för medarbetare och samarbetsparter.
- Projektens avrapportering till ledningen har standardiserats för att stärka den kontinuerliga kontrollen och styrningen samt förbättra avrapporteringen till Region Stockholm och övriga parter.
- Nyckeltal som underlättar en samlad styrning har implementerats.

Internt inom ledningsgruppen och externt till parterna sker nu tertialvisa redovisningar av ekonomi, tid och risk. Till parterna sker redovisningen på delprojektstyrelser, projektstyrelse samt i styrelserna för Stockholmsförhandlingen och Sverigeförhandlingen.

Riskhantering

Arbetssätt för förvaltningens arbete med att identifiera, analysera och ta fram åtgärder för de risker som identifierats har implementerats och är en del i ledningens styrning. Se avsnitt 1.2. Målet är att skapa en större tydlighet, transparens och kontinuerlig statusrapportering inom förvaltningen men även gentemot de finansierande parterna.

I syfte att minska risken för ytterligare kostnadsökningar har parterna i samband med tilläggsavtal 2021 enats om nytt arbetssätt som nu är implementerat:

- Göra konsekvensbeskrivningar av tillkommande, potentiellt kostnadshöjande förutsättningar/krav/risker/problem så snart de uppdagas och gemensam genomgång av möjliga, kostnadsbesparande åtgärder.
- Implementera kvalitativt riskhanteringsarbete, där risker kontinuerligt redovisas för styrelse och parter och där parterna tar gemensamt ansvar för att minimera och hantera riskerna.

2 Styrning och ledning

2.1 Mål

Ledning och styrning

Förvaltningens arbete med mål, planering, uppföljning, analys, åtgärder och internkontroll bygger på Region Stockholms grundprinciper vilka beskrivs i *Integrerad ledning och styrning* av Region Stockholm. I samband med arbetet med underlag till budget ser ledningsgruppen över strategiska områden som bedöms vara av central betydelse för förvaltningen. Syftet med strategiska områden är att beskriva vad förvaltningen vill fokusera på under de närmaste åren. I Region Stockholms budget fastställer regionfullmäktige vision, inriktningsmål, verksamhetsspecifika mål, nämndspecifika mål och indikatorer som mäter måluppfyllelsen. De strategiska områdena tas fram för att aktivt bidra till regionens mål. Förvaltningens verksamhetsplan, avdelningsspecifika verksamhetsplaner, målkarta och plan för internkontroll innehåller för sin del aktiviteter på ett års sikt. Tabellen nedan visar hur förvaltningens strategiska områden och mål kopplar till regionens mål:

Regionfullmäktiges mål	Verksamhets-/nämndspecifika mål	Strategiskt område FUT	Perspektiv/Lokalt mål FUT
Långsiktig ekonomisk uthållighet	Ett resultat i balans	Produktionsfas	Ekonomi/Långsiktigt hållbar ekonomi
Långsiktig ekonomisk uthållighet	Hållbar investeringsutveckling	Produktionsfas	Ekonomi/Långsiktigt hållbar ekonomi
En hållbar regional utveckling	Kärnverksamheten ska prioriteras	Befintligt uppdrag	Tid/Leverans i tid
En hållbar regional utveckling	Region Stockholm är tillgänglig för alla och bemötandet likvärdigt	Befintligt uppdrag	Mottagare/Nöjda berörda och uppdragsgivare
En hållbar regional utveckling	Till år 2030 har Region Stockholms totala klimatpåverkan halverats jämfört med 2019	Befintligt uppdrag	Process/Hållbar verksamhet
En hållbar regional utveckling	Region Stockholms verksamheter är resilienta	Befintligt uppdrag	Process/Hållbar verksamhet
En hållbar regional utveckling	Region Stockholm stärker ett hållbart resande så att klimatpåverkan från transporter minskar	Nytt uppdrag	Mottagare/Nöjda uppdragsgivare berörda av utbyggnaden
Region Stockholm ska bli en hållbar arbetsgivare	Region Stockholm – attraktiv arbetsgivare	Hållbar arbetsgivare	Medarbetare/Attraktiv arbetsgivare

För varje område och mål finns framtagna indikatorer, vilka beskrivs närmare under respektive mål i kapitel 2. Förvaltningen har en väletablerad process för arbetet med mål, ekonomisk uppföljning och plan för intern kontroll. Målen visualiseras i en målkarta. För att mål, indikatorer och riskarbete ska vara väl förankrade med förvaltningens medarbetare startar arbetet med verksamhetsplanering redan under

våren. Medarbetare ges möjlighet att ge inspel till både målkarta och internkontrollplan. Under hösten utvärderas inkomna svar på medarbetarenkäten och handlingsplaner tas fram som fångar upp utvecklingsområden för kommande år. Avdelningarna tar därefter fram aktiviteter som kopplar till fullmäktiges mål och indikatorer, målkarta, internkontrollplan samt till de strategiska områdena.

Uppföljning

Förvaltningen följer de cykler som Region Stockholm fastställt avseende uppföljning och rapportering med månadsrapporter, tertialrapport 1, tertial 2 med delårsbokslut och verksamhetsberättelse med årsbokslut. Förvaltningen rapporterar även kontinuerligt till de partsammansatta styrelserna genom styrelserapporter tertialvis och löpande rapportering i samband med styrelsemöten.

2.1.1 Mål och indikatorer

Långsiktig ekonomisk uthållighet

Ett resultat i balans
Förvaltningen uppvisar ett nollresultat eftersom kostnader täcks av inbetalningar från parterna i överenskommelsen. Detta medför att det årligen ska redovisas ett nollresultat för förvaltningsdelen. Förvaltningen erhåller ett anslag som ska täcka de räntekostnader som belastar förvaltningen för upptagande av lån som täcker Region Stockholms finansieringsdel i överenskommelsen.

Förvaltningen eftersträvar att uppnå rätt kompetensnivå med fokus att arbeta med en kostnadseffektiv organisation.

Förvaltningen arbetar aktivt för att stärka prognossäkerheten genom fokus på vikten av bra prognoser och kopplingen till förvaltningens betalplan och likviditetsprognoser.

Hållbar investeringsutveckling
Totalkostnaden för ett byggprojekt består till största delen av själva produktionskostnaden. Utöver detta finns byggherrekostnader som behövs för att bygget ska komma till stånd. Detta rör både köpta tjänster och den egna organisationen och innefattar exempelvis projektering, planläggning, miljötillstånd, styrning och uppföljning. I andra större infrastrukturprojekt i Stockholmsområdet är byggherrekostnadsandelen i storleksordningen såsom förvaltningens mätetal har satts. I dagens infrastrukturprojekt är det många krav som ska samordnas mellan alla de inblandade parterna. Förvaltningen arbetar därför aktivt för att löpande effektivisera detta arbete för att på så sätt hålla byggherrekostnaderna så låga som möjligt.

En väsentlig omvärldsfaktor som påverkar förvaltningen är hur marknadsläget ser ut vid kommande entreprenadupphandlingar. Priset kan variera inom ett stort spann beroende på konkurrensen på marknaden vid den aktuella tidpunkten. För att skapa intresse för förvaltningens förestående upphandlingar genomför förvaltningen leverantörsdagar för att locka så många anbudsgivare som möjligt till förvaltningens upphandlingar. Årets leverantörsdag genomfördes den 4 maj.

Förvaltningen presenterar på webbsidan nyatunnelbanan.se en upphandlingstidplan för samtliga kommande upphandlingar och uppskattade tider för genomförande av dessa. Uppdatering av upphandlingstidplanen görs kontinuerligt. Ytterligare ett sätt att marknadsföra kommande upphandlingar är genom nyhetsbrev till leverantörer som även är översatt till engelska. Utöver det görs ett aktivt mediearbete riktat mot branschtidningar, information via LinkedIn, Facebook samt dialog med entreprenörer.

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Prognos-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
Minst tre anbud per entreprenadupphandling *(Nämnd)*	6st	3st		>=3st	
Kommentar					
För perioden har 5 upphandlingar genomförts varav genomsnittet anbud är 6 stycken. Målet bedöms vara uppfyllt för perioden.					
100 procent av avsteg från anläggnings- och genomförandekrav enligt kravdatabasen Polarion ska hanteras. *(Nämnd)*	50%			100%	
Kommentar					
Utfall för perioden är att av 129 ärenden har 64 stycken hanterats. Målet bedöms uppnås på helår.					
Aktuell prognos ska inte avvika mer än 5 procent jämfört med årsprognos, exkl. jämförande störande poster. *(Nämnd)*	0,7%	1%		<=5%	
Kommentar					
Aktuell prognos avviker med mindre än 1 procent för perioden. Målet bedöms uppnås för helåret.					
2 av utbyggnadsprojekten ska ha en överenskommen överlämningsplan. *(Nämnd)*	1st			2st	
Kommentar					
För perioden är en plan godkänd och avser Akalla/Barkarby. För Depå pågår bearbetning av planen. Målet bedöms uppnås på helår.					
Samtliga ärende i TF:s och FUT:s gemensamma ärendehanteringssystem ska under året hanterats genom svar eller åtgärd. *(Nämnd)*	50%			100%	
Kommentar					
För perioden är 32 ärenden upprättade varav 14 är stängda. Övriga är under hantering. Målet bedöms uppnås på helår.					

En hållbar regional utveckling

Region Stockholm stärker ett hållbart resande så att klimatpåverkan från transporter minskar

Förvaltningen driver och följer upp hållbarhetsfrågor från tidig planering till färdig utbyggnad, och skapar förutsättningar för miljömässig, social och ekonomisk hållbarhet under den framtida driften. Förvaltningens hållbarhetsarbete med integrerade processer för mätning av prestanda och måluppföljning bidrar till att risker

och kostnader minskar såväl som att den sociala hållbarheten ökar.

Hållbarhetsarbetet ska vara relevant och anpassat till förvaltningens påverkan på människor och miljö samt utformas för att uppfylla regionens övergripande mål, strategier och policys samt krav från andra intressenter. Region Stockholm har bland annat en hållbarhetsstrategi och en hållbarhetspolicy som tydliggör regionens ansvar, ambitioner och färdriktning inom hållbarhetsområdet.

Förvaltningens hållbarhetsstrategi omfattar aspekterna miljö och hälsa, energi och resursanvändning samt socialt ansvar och beskriver övergripande principer för arbetet med att utveckla tunnelbaneutbyggnaden på ett hållbart sätt. Identifierade fokusområden i arbetet är bland annat resursanvändning, klimatpåverkan och giftiga ämnen i material och produkter.

Förvaltningens miljöledningssystem som är certifierat enligt ISO 14001 utgör grunden i förvaltningens arbete att tydliggöra, styra och följa upp miljö- och hållbarhetsfrågor. Förvaltningen har under tertial 1 genomfört både en internrevision och en externrevision av miljöledningssystemet för att upprätthålla certifikatet och utveckla miljöarbetet. Inga allvarliga avvikelser identifierades, flertal positiva observationer samt förbättringsmöjligheter identifierades. Miljöledningssystemet ses kontinuerligt över för att fokusera på själva projekten och produktionsskedet, där den största miljöpåverkan finns. Genom användningen av CEEQUAL erhålls ett sådant fokus. Med CEEQUAL-arbetet vill förvaltningen lyfta, tydliggöra och skapa goda förutsättningar för uppföljning och erfarenhetsåterföring i projektens hållbarhetsarbete. Ambitionen är att samtliga projekt ska hålla en nivå på sitt hållbarhetsarbete motsvarande bedömningen "Very good" i CEEQUAL. Under tertial 1 har inga ytterligare verifieringar genomförts, tidigare genomförda verifieringar har överträffat förvaltningens målsättning. En utvärdering av CEEQUAL arbetet har påbörjats och lärdomar ska samlas in och slutredovisas under slutet av året.

Kommunikationsarbetet för att skapa acceptans för utbyggnaden och de störningar den medför pågår löpande i samtliga projekt. Det sker genom en kombination av aktiviteter i flera kanaler. Under 2022 fortsätter det omfattande arbetet och för att säkerställa att berörda nås av information i tillräckligt hög utsträckning har förvaltningen förändrat mätmetoder så att flera målgrupper kan tillfrågas, i flera kanaler, vid flera tillfällen under året.

Ett nyckeldokument för att projekten ska kunna hantera miljöfrågorna i entreprenaden är entreprenörernas kvalitets- och miljöplaner där entreprenörens arbete med att minimera störningar och miljöpåverkan ska beskrivas. Merparten av entreprenaderna får en godkänd plan för denna verksamhet innan störande verksamhet kommer i gång men i vissa fall har detta inte hunnits med. Entreprenaderna som startas under året är i många fall långa och det blir viktigt för kommande period att ta igen detta arbete för att kunna styra entreprenaderna i enlighet med villkoren i miljödomarna.

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Prognos-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Prognos-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
100 procent av entreprenörernas kvalitets- och miljöplaner ska vara godkända av projektledningen innan aktuella störande arbeten påbörjas. *(Nämnd)*	76%		◆	100%	

Kommentar

Utfall för perioden är 14 stycken godkända planer av 17 antal entreprenader med störande verksamhet. Målet bedöms därmed bli svårt att uppnå för helåret.

Region Stockholm är tillgänglig för alla och bemötandet likvärdigt

För att människor ska vilja resa med den nya tunnelbanan måste den vara både tillgänglig, trygg och säker. Genom att utgå från resenärens perspektiv beaktas sociala aspekter såsom tillgänglighet, säkerhet, trygghet, jämlikhet och jämställdhet.

Utbyggnaden av tunnelbanan är ett omfattande projekt. Genomförandet av utbyggnaden kommer att innebära en påverkan på människor som bor eller vistas i närheten av de platser där byggarbeten bedrivs. Det är därför viktigt att frågor som tillgänglighet, säkerhet och trygghet beaktas även under byggtiden.

En viktig aspekt är att information om utbyggnaden av tunnelbanan ska vara tillgänglig för alla och att bemötandet under byggtiden ska vara likvärdigt. Den nya webbplatsen som informerar om utbyggnaden uppfyller gällande tillgänglighetskrav och alla nya dokument som publicerar är tillgänglighetsanpassade om kostnadens bedöms som skälig.

För att säkerställa att de som påverkas av utbyggnaden får tillräckligt med information av tillräckligt god kvalitet har förvaltningen ett informationsindex (70) att utgå från. Resultatet under årets första fyra månader uppgår till 79. Detta värde visar att informationsarbetet är effektivt och möter omgivningens behov.

Under årets första fyra månader publicerades 264 artiklar som tog upp utbyggnaden av tunnelbanan. Andelen positiva och neutrala artiklar uppgår till 68 procent. Vi har bytt leverantör av medieanalys vid årsskiftet till följd av nytt ramavtal. Resultatet antyder att deras metod skiljer sig åt från den tidigare leverantörens. Under perioden har det dock förekommit en ovanligt stor andel negativa inslag. De består av en artikel om kostnadsökningarna i stora infrastrukturprojekt, där utbyggnaden av tunnelbanan var ett exempel av flera, som publicerades i samtliga Mitti-editioner samt en krönika på samma tema som också publicerades i samtliga editioner. Sammanlagt gav de 70 inslag. Utöver det har det förekommit ett antal negativa artiklar om förvaltningens upphandlade avtal med ett kinesiskt bolag där upphandlingen har skett i enlighet med gällande regelverk.

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Prognos-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
Informationsindex - berörda som anger att de fått information	79		●	>70	

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Prognos-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
(Nämnd)					

Kommentar

Utfall för perioden överstiger index (70) som var målsättning. Målet bedöms uppnås på helår.

Till år 2030 har Region Stockholms totala klimatpåverkan halverats jämfört med 2019

Vid upphandling av entreprenörer används en separat kravbilaga som beskriver de krav samt det arbetssätt som ska tillämpas i arbetet för ökad resurseffektivitet och begränsad klimatpåverkan. Förvaltningen ger entreprenörerna stor frihet i att välja hur man bidrar till reducering av klimatpåverkan. Förvaltningen styr de upphandlade entreprenörerna genom att bland annat tillsammans sätta upp ett mål för utförandet.

Utöver krav på arbetssätt och att mål för reducering av klimatpåverkan ska sättas i entreprenaderna har förvaltningen även ett specifikt krav på maximal koldioxidbelastning för armeringsjärn som tillämpas standardiserat i upphandlingarna.

Förvaltningen har under tertial 1 arbetat med att uppdatera och komplettera mall för klimatdeklaration avseende bland annat huvudsakliga poster för installationer, tunnelbaneanpassad byggdel för BEST samt generell översyn inför kommande upphandlingar av dessa typer av entreprenader. Detta arbete har även inkluderat framtagandet av en mall som har anpassats för förvaltningen och som kan användas i Trafikverkets öppna online-baserade modell av verktyget.

Under tertial 1 så har förvaltningen påbörjat arbetet med att ta fram en prognos och sammanställning för det förvaltningsövergripande klimatmålet samt för arbetet med begränsad klimatpåverkan i förvaltningens arbetstunnlar.

Förvaltningen har ett nytt mätetal för 2022 med fokus på de klimatreducerande åtgärderna som identifieras i projekten och beställarens del i arbetet. Mätetalet syftar även till att säkerställa att de klimatreducerande åtgärderna systematiskt följs upp.

Exempel på åtgärder för att minska klimatbelastningen under tertialet är användning av asfalt med lägre klimatutsläpp, minskad mängd cement i sprutbetong och inblandning av flygaska i betong samt användning av armering bestående av återvunnet stål.

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Prognos-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
Samtliga uppstartade entreprenader med krav på systematiskt klimatarbete har planerat för eller genomfört 100 procent av de prioriterade åtgärderna. *(Nämnd)*	100%			100%	

Kommentar

Samtliga prioriterade åtgärder för perioden har genomförts. Målet bedöms vara uppfyllt på helår.

2035: Region Stockholms verksamheter är resilienta
Förvaltningen fortsätter resan mot olycksfria arbetsplatser bland annat genom att implementera åtgärder enligt färdplanen (vår förstärkta åtgärdsplan för att medverka till säkrare byggarbetsmiljö) som planerat. Den interna utredningsgruppen har kommit i gång och har under det första tertialet drivit utredning av två allvarliga tillbud. Utredningsarbetet är inom kort färdigställt och lärdomar kommer att kommuniceras via Lessons learned. Lessons learned är ett av verktygen för att paketera och kommunicera lärdomar från de allvarliga olyckor och tillbud som inträffar på våra arbetsplatser. De sprids till alla projekt inom Förvaltningen och hjälper till att öka medvetenheten kring vad som kan hända och varför för att förhindra upprepning.

Vidare har förvaltningens planerade utbildningssatsning under det första tertialet genomförts som syftar till att öka kompetens och samsyn kring byggherrens arbetsmiljöansvar. Från årsskiftet har cirka 50 medarbetare inom förvaltningen utbildats och under kommande tertial planeras för att utbilda ytterligare ett 40-tal medarbetare och projekteringsledare.

Arbetsmiljökompassen – ett dialogverktyg för att få samsyn om vilka parametrar som är viktiga att integrera i verksamheten för att lyckas med byggarbetsmiljöarbetet - har under det första tertialet färdigställts. Under året planeras att lansera verktyget i samband med en chefsträff under våren. Syftet med verktyget är att ge oss ökad samsyn om var vi är och vilken förflyttning vi skulle behöva göra inom olika områden som har störst betydelse för byggarbetsmiljön.

Det här är första gången som förvaltningen följer upp mätetalet LTAR (Lost Time Accident Rate), det vill säga antalet arbetsplatsolyckor med frånvaro mer än 8 timmar per miljoner arbetade timmar. Detta är ett vanligt förekommande mätetal i branschen och möjliggör för oss att följa upp hur det går för oss över tid och även jämföra oss med andra. För att få ett jämförelsetal att utgå från så har mätetalet räknats ut retroaktivt för 2021 vilket resulterade i LTAR 13,6. Det är alltså det tal som vi ska sätta det första tertialets mätetal i relation till. LTAR mäts som rullande 12-månader, det vill säga man ser till snittet över de senaste 12 månaderna för att få ett jämnare och mer förutsägbart tal att utgå från. För första tertialet blev LTAR 12,8 vilket alltså ligger något under förra årets LTAR-tal.

Under det första tertialet har det varit 2 olyckor med frånvaro, det är dessvärre lika många som för samma mätperiod förra året. Olyckorna består i en klämskada där tummen skadades i samband med manuell hantering. Den andra olyckan är en skärskada som inträffade i samband med att den skadade snubblade på en sten och skar upp sin hand i samband med fallet.

Antalet tillbud och olyckor har ökat jämfört med det första tertialet förra året, från 45 till 64. Framför allt är det antalet tillbud som står för den största ökningen. Detta kan ses som en naturlig utveckling och sättas i relation till att verksamheten växer och nya entreprenader påbörjas.

Förutom LTAR som ju har fokus på olyckor som genererat frånvaro kommer

förvaltningen även fortsättningsvis att fortsätta att följa upp de allvarliga händelserna. Under det första tertialet har 3 allvarliga händelser rapporterats till Arbetsmiljöverket, det är en färre än för samma period förra året. De tre allvarliga händelserna som inträffat under innevarande mätperiod är dels klämskadan som också finns upptagen som en olycka med frånvaro. Det har även skett två allvarliga tillbud -ett ras av en stor mängd bergmassor från tunnelfronten i ett plattformsrum. Den andra handlade om en mobil arbetsplattform som kom i okontrollerad rörelse och rullade nerför en ramp utan att den gick att stoppa med hjälp av nödbromsen.

Under året planeras scenariobaserade krisövningar i samverkan med entreprenörer. Planering pågår för att detta ska genomföras under entreprenadens första år.

Förvaltningens nätverk för samordnade revisioner planerar, genomför och följer upp revisioner utifrån ett fastställt revisionsprogram. Syftet med revisioner är att säkerställa att förvaltningens interna arbete och upphandlade leverantörer och entreprenörer följer styrande dokument samt kontraktshandlingar. Med en systematisk hantering av revisioner kan förbättringar identifieras och implementeras.

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Prognos-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
Antal olyckor med frånvaro/miljon arbetade timmar ska minska. *(Nämnd)*	12,8				
Kommentar LTAR 12,8 per april vilket jämförs med 13,6 för 2021. Målet bedöms uppnås på helår.					
Projekten ska genomföra minst en scenariobaserad krisövning i samverkan med entreprenör under entreprenadens första år. *(Nämnd)*	0			>=1	
Kommentar Under perioden har projekten inte genomfört några krisövningar. Planering pågår dock och kommer genomföras under året. Målet bedöms uppnås på helår.					
Accepterad handlingsplan för avvikelser vid genomförd revision ska finnas framme senast två veckor efter fastställd revisionsrapport. *(Nämnd)*	100%			100%	
Kommentar Under perioden har tre revisioner genomförts och för samtliga har accepterade handlingsplaner tagits fram inom två veckor efter fastställd revisionsrapport.					

Kärnverksamhet ska prioriteras

Förvaltningen är för projekten enligt Stockholmsförhandlingen i ett byggskede. Det innebär att behovet av kompetens delvis förändras, men främst behövs betydligt fler medarbetare. Förvaltningen har lyckats väl med rekrytering av kompetenta medarbetare och är därmed bemannade för alla de entreprenader som pågår.

Regionfullmäktige har fattat beslut om att andelen administrativa kostnader inom förvaltningar och bolag ska minska. Förvaltningen ansvarar för att genomföra

utbygganden av nya tunnelbanan vilket innebär ansvar för utredning, projektering, byggande och slutligen överlämning av anläggningen för drift. För att detta ansvar ska kunna fullföljas enligt uppsatta avtal är det en förutsättning att det finns en tydlig och stark närhet kring funktioner som ekonomi, kommunikation, hållbarhet, säkerhet, informationshantering, upphandling och juridik. Dessa funktioner gör det möjligt att genomföra utbyggnaden av nya tunnelbanan utifrån uppställda krav i avtalen, från parterna och från Region Stockholm. Förvaltningens bemanning bygger helt på de olika utvecklingsskeden som nya tunnelbanan befinner sig i. Förvaltningen har från starten arbetat med en långsiktig bemanningsplanering som initialt de första åren inneburit en utökning av tjänster, från en mycket låg nivå, både inom projekten och även kring de mer administrativa funktionerna. I dessa planer finns även en nedgång inplanerad i takt med att projekten närmar sig slutförande. Detta sker vid olika tillfällen för de olika projekten. En ökning av bemanningen kommer successivt att följas av en reducering. Målet är att bemanningen endast ska motsvara de nödvändiga behov som verksamheten har. Mot den bakgrunden har förvaltningen från starten år 2014 haft ambitionen att samutnyttja resurser och processer som redan finns inom Region Stockholm. Detta görs i dagsläget bland annat avseende HR-tjänster, diarieföring, kontorstjänster och ekonomihantering. Detta betyder att förvaltningen löpande anpassar det administrativa stödet och styrningen efter projektens faser.

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Prognos-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
Entreprenaderna ska startas (kontraktskrivande) enligt fastställd tidplan *(Nämnd)*	Ja			Ja	
Kommentar					
Samtliga entreprenader följer fastställd tidplan. Målet bedöms uppnås på helår.					
100 procent av entreprenadupphandlingarna ska startas enligt den upphandlingstidplan som är fastställd vid årets början *(Nämnd)*	100%	94%		100%	
Kommentar					
Samtliga upphandlingar inom perioden har startats enligt fastställd tidplan.					
Administrativa kostnader ska minska *(Regionfullmäktige)*	3,4mkr				Enligt budget 2 022
Kommentar					
Utfallet för perioden uppgår till 3,4 miljoner kronor vilket är lägre än periodens budget. Indikatorn beräknas uppnås på helår.					
En för förvaltningen och med TF överenskommen överlämnande plan ska vara på plats under 2022. *(Nämnd)*	1st			1st	
Kommentar					
Överlämnandeplan fastställdes den 29 april i beredningsgruppen.					

Hög innovations- och digitaliseringsgrad
Med utgångspunkt i att förvaltningen är relativt ung samt har ett koncentrerat genomföraruppdrag ges möjlighet till nytänkande avseende styrning, processer, samverkan, teknik etcetera. I arbetet sker kontinuerligt en avvägning mellan nytänkande och tillskapande av en kostnadseffektiv anläggning. Kraven på en snabb framdrift samt en budget som enbart är avsedd för genomförandekostnader för utbyggnaden av tunnelbanan medför i viss mån begränsningar av möjligheten till att testa och pröva sig fram men framförallt att införa metoder och verktyg för att arbeta med innovationer på ett systematiskt sätt.

Mot bakgrund av ovanstående är det uppdrag som tilldelats trafiknämnden avseende att utse innovationsansvarig samt att avsätta egna medel för att aktivt stödja utveckling, innovation och förnyelse som bidrar till en högkvalitativ och kostnadseffektiv verksamhet samt en god arbetsmiljö ej applicerbart på förvaltning för utbyggd tunnelbana utan att ett specifikt anslag tilldelas förvaltningen.

Däremot kan förvaltningens erfarenheter och insikter genera ett nytänkande och innovationer kring infrastrukturinvesteringar och styrning av en genomförandeorganisation. Det finns således sannolikt erfarenhetsvinster för regionen som kan öka kvalitén och effektiviteten i framtida infrastrukturprojekt.

Några av de områden där förvaltningen fortsatt kommer att proaktivt arbeta för att hitta nya eller mer effektiva arbetssätt är säkerhetsfrågor, diarieföring, uppföljning miljöpåverkan, byggnadsinformationsmodeller samt SMS-tjänster.

Vidareutveckling av systemet för uppföljning av grundvattenpåverkan fortgår och fler mätpunkter tillkommer. Hanteringen av vibrations- och bullermätningar sker på samma sätt med digitala webbsystem där mätresultat efter exempelvis sprängningar automatiskt registreras och kommuniceras tillbaka till produktionen för eventuella anpassningar. Samma information används även för att på karta visa framdrift i tunnelutbyggnaden. Under perioden har webbsystemet för redovisning av vibrations- och bullermätningar utvecklats i samråd med leverantören. Detta för att göra systemet mer användarvänligt för byggledning och därmed en smidigare ledning av produktionen.

Inom projektet tunnelbana till Älvsjö görs i det inledande skedet strategiska utredningar exempelvis avseende tunneldrivningsteknik. Inom projektet har ett innovationsråd skapats för att sortera bland idéer som kommer upp avseende nya lösningar. Rådet består av representanter från projektet samt avdelningschef planering och enhetschef teknik. Tanken är att skapa en möjlighet att ta vara på idéer i det tidiga skede som projektet befinner sig i. Det ger möjligheter att gå vidare med idéer som kan ge goda effekter avseende tid, kostnad, kvalitet och hållbarhet.

Hållbar arbetsgivare

Region Stockholm - attraktiv arbetsgivare
Förvaltningen ska vara en attraktiv och konkurrenskraftig arbetsgivare som kan

rekrytera, utveckla och behålla medarbetare. Förvaltningen fortsätter arbetet med målet att bli en attraktivare arbetsgivare för våra nuvarande och potentiella medarbetare genom att ha en god arbetsmiljö, gott ledarskap och ett gott medarbetarskap. Förvaltningen arbetar med ständiga förbättringar i vardagen.

Att vara en hållbar arbetsgivare förutsätter att ett antal strategiska grundförutsättningar finns på plats. Därefter kan organisationen strategiskt inrikta sig på arbetsgivarens process runt medarbetaren, medarbetarresan. Medarbetarresan är den resa som medarbetaren gör från det att den kommer i kontakt med organisationen och pågår till dess att avslut sker. Denna resa kan beskrivas på olika sätt men förvaltningen har valt att utgå från den så kallade Aruba-modellen, se bild nedan.



HR-avdelningen inom regionledningskontoret utför strategiska, operativa och administrativa HR-tjänster åt förvaltningen. Det operativa och administrativa personalarbetet vid förvaltningen leds och styrs av personalchefen inom HR-avdelningen. Detta innebär att personalchefen vid regionledningskontoret också är formell personalchef för förvaltning för utbyggd tunnelbana.

Arbetet med utgångspunkt i ovanstående påbörjades under 2021 men kommer att intensifieras under 2022.

Arbetet med Hållbar arbetsgivare kräver ett engagemang och resurs inom förvaltningen och under 2022 planeras för ett utvecklat samarbete med HR inom serviceförvaltningen för att se om arbetet kan effektiviseras.

Att förvaltningen som arbetsgivare är attraktiv kan också speglas i att medarbetarna är friska och mår bra. Andelen sjukfrånvaro följs därför löpande för anställda och handlingsplaner tas fram vid behov. Sjukfrånvaron har ökat något jämfört med samma period föregående år men befinner sig fortfarande på en låg nivå. Ökningen har skett både inom gruppen kvinnor och gruppen män. Det är dock gruppen män som står för den större andelen av ökningen. Sjukfrånvaron är högre inom gruppen män än inom gruppen kvinnor.

När det gäller kränkande särbehandling har förvaltningen ett antal signaler i föregående årsmedarbetarenkät som tyder på att detta är ett område som förvaltningen fortsatt måste arbeta vidare med. Mot den bakgrunden kommer ett särskilt fokus att

ligga på kränkande särbehandling och sexuella trakasserier under 2022. Det kommer dels att ske genom ett tydligt uppsatt mål i förvaltningens målkarta och dels genom en kontinuerlig dialog om kränkande särbehandling och sexuella trakasserier. Resultatet redovisas i medarbetarenkäten 2022. Förvaltningen bedömer att den kontinuerliga dialogen mellan medarbetare och chefer är den viktigaste vägen för att arbeta med frågan och tydliggöra att förvaltningen har en nolltolerans mot den typen av beteende.

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Prognos-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
Minst en särskild utvecklingsaktivitet per termin ska genomföras för gruppen anställda. *(Nämnd)*	0st	0st		>=1st	
Kommentar Planering pågår för en större aktivitet istället för en per termin. Målet bedöms uppnås på helår.					
Samtliga roller inom förvaltningen ska ha dokumenterade rollbeskrivningar. *(Nämnd)*	65%			100%	
Kommentar Under perioden är 65 procent rollbeskrivningar framtagna. Målet bedöms uppnås på helår.					
Samtliga obligatoriska utbildningar enligt beslutat utbildningsprogram ska vara genomförda. *(Nämnd)*	31%			100%	
Kommentar Under perioden är 31 procent av obligatoriska utbildningar genomförda. Målet bedöms uppnås på helår.					
En årlig dialog kring förvaltningens värdegrund ska genomföras i lednings-, chefs- och medarbetargrupper. *(Nämnd)*	0			1st	
Kommentar Kommunikationsinsatser har genomförts och planering pågår för genomförande under året. Målet bedöms uppnås på helår.					

2.2 Intern kontroll

2.2.1 Arbetet med intern kontroll

Praktiskt arbete med riskhantering sker i respektive projekt och riskarbetet är kopplat till förvaltningens övergripande internkontrollplan.

Statusrapportering gällande risker i projekten sker via projektchef till avdelningschef. För staberna sker rapportering via enhetschef till avdelningschef. Avdelningscheferna rapporterar vidare till förvaltningschef på uppföljningsmöten tertialvis.

En juridikenhet har inrättats och beslutsgrindar tillämpas för juridisk granskning. Det syftar till att förbättra kvalitetsgranskning av både formaliafel och andra brister, vilket kan leda till överklaganden.

Inga väsentliga förändringar under perioden har påtagligt förändrat förutsättningarna för att bedriva arbete med den interna kontrollen inom förvaltningen.

2.2.2 Risker, åtgärder och kontroller

Under perioden har förvaltningen analyserat risker som påverkar förvaltningen med anledningen av kriget i Ukraina.

EU har fattat beslut om ytterligare sanktioner mot Ryssland och mot företag med rysk inblandning. I detta femte sanktionspaket framgår att EU:s medlemsländer inte ska ha offentliga affärer med ryska medborgare, ryska leverantörer och underleverantörer. Det gäller även bolag som är delägda av ryska intressen. Förvaltningen har sammanställt vad det innebär för vår verksamhet just nu och arbetar med att säkra att dessa sanktioner tillämpas vid tilldelningar av kontrakt från och med den 9 april 2022 och i pågående kontrakt från och med den 11 oktober 2022. Information har skickats ut till alla intressenter och anbudsgivare i pågående upphandlingar. Ett informationsbrev till förvaltningens anlitade entreprenörer är också framtaget och planeras skickas ut via ombuden.

3 Personal

Förvaltningen hade i april 438 medarbetare.

Större delen av organisationen befinner sig i ett intensivt byggskede och under det gångna året har många rekryteringar genomförts. Det har skett dels genom anställningar, dels genom inhyrning av resurser från konsultföretag.

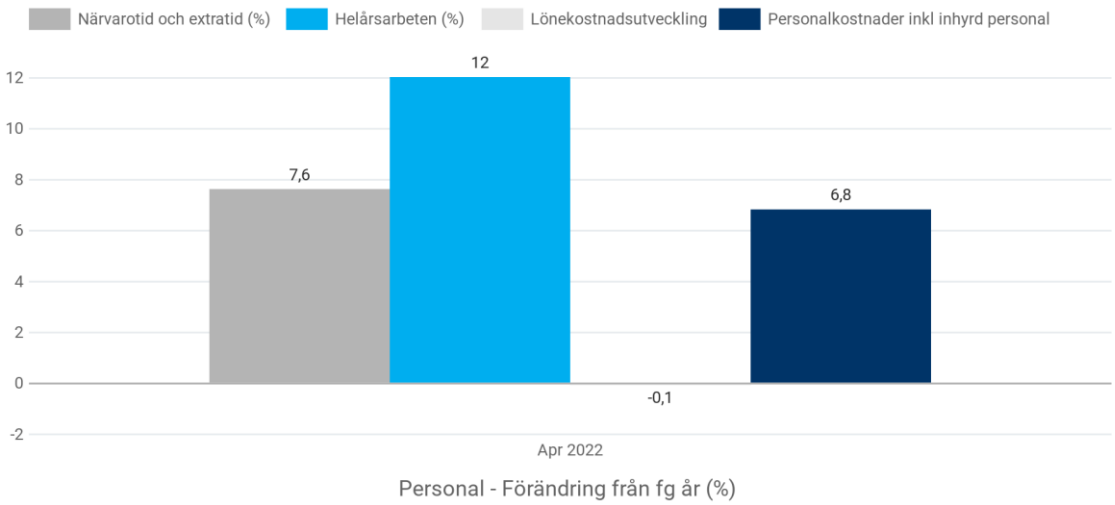
Inom förvaltningen har bedömningar gjorts av vilken personal som kommer att behövas under kommande år. Förvaltningen eftersträvar att uppnå rätt kompetensnivå med fokus att arbeta med en kostnadseffektiv organisation. Som ett led i arbetet med att vara en hållbar arbetsgivare kommer avdelningschefer årligen att föredra för ledningsgruppen hur bemanningsplanerna ser ut på kort och lång sikt för att skapa en bättre överblick samt möjliggöra för långsiktighet.

Strax innan årsskiftet anställdes en avdelningschef till den nya avdelningen Väst som ansvarar för tunnelbana till Älvsjö.

Förvaltningen arbetar i möjligaste mån med att samutnyttja resurser eller köpa delar av tjänster inom regionen för att uppnå kostnadseffektivitet. Exempel på samutnyttjande är HR-tjänster, redovisningstjänster, registratur, vaktmästeri och IT-service.

Under pandemin påverkades förvaltningens verksamhet och medarbetare i stort och anpassningar av sättet att utföra arbetet på har varit nödvändiga. Förvaltningen har följt regionens rekommendation om att de medarbetare som har möjlighet arbetar hemifrån och möten har genomförts digitalt. Arbetet med att finna nya samarbetslösningar och arbetssätt utifrån förutsättningarna med distansarbete har fortlöpt. Från den 14 februari har förvaltningen successivt återgått till att arbete sker på kontoret.

3.1 Helårsarbeten



Personal - Förändring från fg år (%)

Helårsarbeten	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. % utfall fg år	Prognos år	Budget år	Budget avvik.
Personal - Helårsarbeten	112	110	2	12%	114	110	4

Utfall i jämförelse med budget

- Förvaltningen har under perioden haft 112 anställda helårsarbeten.
- I bemanningsvolymerna ingår både de volymer (antal helårsarbeten) som återfinns i förvaltningens stab och som kostnadsförs samt de volymer som återfinns i investeringsprojekten. De lönekostnader som avser direkt arbete i investeringsobjekten förs om till investeringsutgifter i ekonomisystemet och ingår därför inte i resultaträkningen och inte heller i stapeln för lönekostnadsutveckling.
- I diagrammet ovan avser staplarna för närvarotid och extratid, helårsarbeten samt lönekostnadsutveckling enbart den anställda personalen inom förvaltningen. I stapeln för personalkostnader inklusive inhyrd personal (mörkblå) ingår både anställda och inhyrd personal. På förvaltningen är det fler inhyrda än anställda i personalen och kostnaderna för inhyrd personal är därför betydligt större än lönekostnaderna för anställd personal.
- Antalet helårsarbeten är högre än motsvarande period föregående år vilket är en naturlig följd av en växande organisation. Antalet helårsarbeten och kostnader relaterat till dessa har ökat.

Prognos i jämförelse med budget.

Prognosen överstiger budget för 2022. Avvikelsen förklaras till att ökning av antalet helårsarbeten var svår att bedöma. Projekten har kommit i gång och behovet att anställa har varit större än förväntat.

4 Ekonomi

Förvaltning för utbyggd tunnelbana upparbetar från och med 2020 anläggningen inom AB SL. Drift- och avskrivningskostnader kommer att uppstå efter trafikstart och kommer då att belasta trafikförvaltningen.

Inom förvaltningen har bedömningar gjorts av vilken personal som kommer att behövas under kommande år. Förvaltningen eftersträvar att uppnå rätt kompetensnivå med fokus att arbeta med en kostnadseffektiv organisation. Förvaltningen arbetar med att genomföra en växling av bemanning för att öka andelen anställda. Förvaltningen arbetar i möjligaste mån med att samutnyttja resurser eller köpa delar av tjänster inom regionen för att uppnå kostnadseffektivitet. Exempel på samutnyttjande är HR-tjänster, redovisningstjänster, registratur, vaktmästeri och IT-service.

Den centrala staben (del av byggherrekostnad) bedöms redovisningsmässigt inte vara en del av investeringarna varför dessa kostnader inte ingår i den samlade investeringsbudgeten. Kostnader som inte är direkt hänförliga till respektive investeringsobjekt ingår i resultatbudgeten.

Det har till följd av att både förvaltningen och trafikförvaltningen bedriver verksamhet i AB SL funnits ett behov av att förtydliga ansvarsförhållanden i det aktiebolagsrättsliga perspektivet, vad avser verkställande direktörens ansvar för den del av bolagets verksamhet som bedrivs genom förvaltningen. Genom bildandet av ett särskilt dotterbolag för förvaltningens verksamhet har centrala ansvarsfrågor förtydligats. Vidare har bildandet av ett dotterbolag medfört en ändamålsenlig struktur med hänsyn till gällande redovisningsregler inom byggsektorn. Med anledning av detta har ett implementeringsarbete skett och det nya dotterbolaget är i drift från 1 oktober 2021.

Dotterbolaget SL Nya Tunnelbanan AB:s verksamhet består av att köpa in tjänster som krävs för att bygga nya tunnelbanan och säljer dessa vidare till bolagsdelen inom AB SL när anläggningen upparbetas. Följaktligen får dessa inköp och försäljningar ingen effekt på en konsoliderad resultaträkning.

SL Nya Tunnelbanan AB har också möjlighet att tillhandahålla tjänster, till exempel byggtjänster, till extern part. Denna typ av försäljning ska redovisas som en intäkt samt matchas med hänförliga kostnader. Transaktionerna kommer redovisas som övriga intäkter respektive övriga kostnader och budgeteras först när ett beslut för tillhandahållandet är fattat.

Informationen i detta kapitel är konsoliderad, det vill säga att förvaltning för utbyggd tunnelbana, bolagsdelen inom AB SL och SL Nya Tunnelbanan AB redovisas som en entitet där interna transaktioner elimineras och benämns "förvaltningen" om inget annat anges.

4.1 Resultat

Resultat*	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år	Prognos år	Budget år	Budget avvik.

Resultat*	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år	Prognos år	Budget år	Budget avvik.
Anslag	14	14	0		43	43	0
Övriga bidrag	47	51	-4	17,5 %	193	194	-1
Övriga intäkter	14	0	14		41	0	41
Verksamhetens intäkter	**76**	**66**	**10**	**60,6 %**	**277**	**237**	**40**
Personalkostnader inkl inhyrd personal	-36	-37	1	6,8 %	-109	-111	2
Lämnade bidrag	0	0	0		-44	-40	-4
Lokal- och fastighetskostnader	-2	-2	0	-14,9 %	-6	-6	0
IT- och telekostnader	-2	-2	0	-13,7 %	-7	-7	0
Övriga kostnader	-21	-10	-11		-68	-30	-38
Verksamhetens kostnader	**-62**	**-51**	**-11**	**41,6 %**	**-234**	**-194**	**-40**
Avskrivningar	0	0	0		0	0	0
Finansnetto	-6	-14	8	67,6 %	-43	-43	0
Resultat**	**8**	**0**	**8**		**0**	**0**	**0**

* mkr

** Avser resultat före bokslutsdispositioner. I detta resultat ingår effekten av den förändrade diskonteringsräntan i pensionsskulden.

Utfall i jämförelse med budget

- Anslag om totalt 43 miljoner kronor för år 2022 ska betalas ut med en tolftedel per månad från Region Stockholm för att täcka räntekostnader för de lån som förvaltningen tar upp för regionens andel av finansieringen, med syfte att göra Region Stockholms finansieringsform kostnadsneutral.
- Övriga bidrag avser en upplösning av finansieringen från parterna vilket sker månadsvis i takt med förvaltningens kostnader. Utfallet för bidragen är 47 miljoner kronor och motsvarar verksamhetens kostnader. De lägre bidragen om cirka 4 miljoner kronor jämfört med budget motsvarar minskning av verksamhetens kostnader, reducerat för kostnader till hänförliga till externa tjänster.
- Övriga intäkter om cirka 14 miljoner kronor består av sålda tjänster till externa parter från SL Nya Tunnelbanan AB i samband med byggnationen av nya tunnelbanan. Kostnader för dessa externa tjänster återfinns under övriga kostnader.
- Personalkostnader inklusive inhyrd personal uppgår till 36 miljoner kronor vilket är 1 miljoner kronor lägre än budgeterat. Detta beror på en tillfällig ökning av inhyrd personal och en minskning av lönekostnader på grund av föräldraledigheter och försenade nyrekryteringar samt generellt lägre övriga personalkostnader om 1 miljon kronor.

- Utfallet för IT- och telekostnader motsvarar de budgeterade kostnaderna.
- Övriga kostnader består bland annat av konsult-, kommunikations- och försäkringskostnader samt kostnader hänförliga till försäljning av tjänster från SL Nya Tunnelbanan AB. Utfallet för kostnader hänförligt till extern försäljning uppgår till cirka 14 miljoner kronor och finns inte inkluderat i det budgeterade beloppet. Övriga kostnader, justerat för kostnader i SL Nya Tunnelbanan, understiger således budgeterat belopp med cirka 3 miljoner kronor och detta beror på en förskjutning av planerade insatser.
- Förvaltningen har inga avskrivningskostnader hänförliga till anläggningen som byggs. Först när tunnelbanan tas i drift kommer avskrivningskostnader för denna att redovisas vilka kommer att hanteras inom ramen för trafikförvaltningens verksamhet.
- Finansnettot motsvarar de regioninterna räntekostnaderna som är hänförligt till regionens finansiering. Avvikelsen mellan anslag och ränta uppgår till 8 miljoner kronor vilket utgör resultatet.
- Konsoliderat resultat för förvaltningsdelen, SL Nya Tunnelbanan AB och bolagsdelen inom AB SL som visas i resultaträkningen ovan uppgår till 8 miljoner kronor.

Kostnader som uppstår i förvaltningsdelen (ej konsoliderat) ska matchas med intäkter vid försäljning av tjänster till bolagsdelen inom AB SL via SL Nya Tunnelbanan AB. Resultatet för förvaltningsdelen separat uppgår till +1 miljoner kronor. SL Nya Tunnelbanan AB uppvisar ett nollresultat. Bolagsdelen inom AB SL enskilt (ej konsoliderat) redovisar ett resultat om +7 miljoner som består av mellanskillnaden av anslag och ränta.

Prognos i jämförelse med budget

Övriga bidrag förväntas uppgå till 193 miljoner kronor, vilket är en avvikelse om 1 miljoner jämfört med budget för år 2022.

Övriga intäkter, som utgörs av externa tjänster, antas uppgå till 41 miljoner kronor och finns inte i budgeterat belopp. Intäkterna antas följa samma utveckling under kommande tertial som under tertial 1 2022.

Personalkostnader inklusive inhyrd personal förväntas minska med 2 miljoner kronor jämfört med budget på grund av en tillfällig ökning av inhyrd personal och en minskning av lönekostnader samt lägre övriga personalkostnader som inträffat under tertial 1 och förväntas pågå tertial 2.

Lämnade bidrag prognostiseras att uppgå till 44 miljoner kronor, vilket är 4 miljoner kronor högre än budgeterat. Lämnade bidrag utgörs av en utbetalning till Trafikverket för bytespunkt Barkarby, där Trafikverket utför arbetet och äger anläggningen som medför att detta redovisas som en kostnad och inte som en investering inom förvaltningen.

Övriga kostnader förväntas avvika med 38 miljoner kronor jämfört med budget. Av dessa är -41 miljoner kronor hänförligt till de externa beställningarna och kvarstående

budgetavvikelse om +3 miljoner kronor vilka utgörs av övriga poster inom övriga kostnader.

Covid-19-effekt på utfall

Förvaltningen har inte någon effekt av covid-19 i resultaträkningen.

Covid-19-effekt på prognos

Förvaltningen har inte någon effekt av covid-19 i resultaträkningen.

4.1.1 Personalkostnader inklusive inhyrd personal

Personalkostnad inkl inhyrd personal*	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år
Summa personalkostnader	**-16**	**-18,2**	**2,2**	**-2,7 %**
Förändring sem- och löneskuld	-0,6	0	-0,6	-22,3 %
Lönekostnad	-10	-11,5	1,5	-0,1 %
- *varav övertid*	*0*	*0*	*0*	
- *varav sjuklönekostnad*	*-0,1*	*0*	*-0,1*	
PO-pålägg	-5	-5,3	0,3	-1,8 %
Övriga personalkostnader	0	-1	1	-33 %
Inhyrd personal	**-20,2**	**-19**	**-1,2**	**15,7 %**
Personalkostnad inkl inhyrd personal	**-36,2**	**-37,1**	**0,9**	**6,8 %**

* mkr

Utfall i jämförelse med budget

Personalkostnader inklusive inhyrd personal uppgår till 36 miljoner kronor vilket är 1 miljon kronor lägre än budgeterat. Detta beror på en tillfällig ökning av inhyrd personal och en minskning av lönekostnader på grund av föräldraledigheter och försenade nyrekryteringar samt generellt lägre övriga personalkostnader om 1 miljon kronor.

Prognos i jämförelse med budget

Utvecklingen förväntas fortgå under året och vilket bör resultera i ytterligare 1 miljon konor lägre kostnader för anställda vilket leder till att personalkostnader inklusive inhyrd personal bör uppgå i 109 miljoner kronor jämfört med budgeten på 111 miljoner kronor.

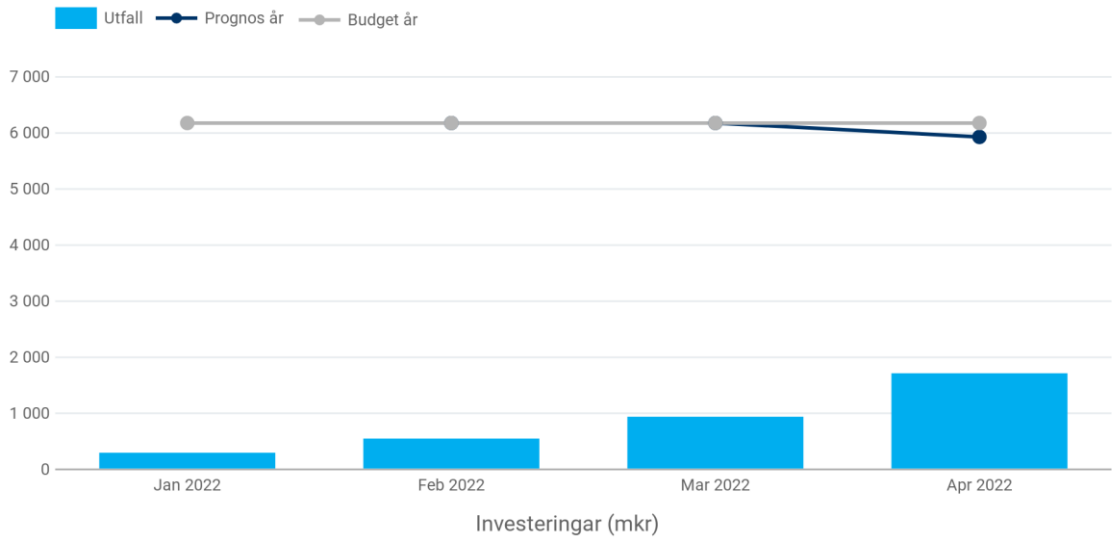
4.2 Åtgärdsprogram för ett resultat i balans

Åtgärd (mkr)	Kommentar	Utfall	Prognos	Budget 2022	Budget 2023
Summa					

Förvaltningen har löpande genomfört ett åtgärds- och optimeringsarbete för att hålla

verksamheten inom beslutade ramar. Under hösten 2019 har parterna tillsammans drivit ett arbete med att inventera förslag för att minska kostnader. Arbetet har huvudsakligen bedrivits i respektive delprojektstyrelse, som därefter sammanställts i styrgruppen och presenterats för Stockholmsförhandlingens styrelse. Slutsatserna från detta arbete är att inga besparingsåtgärder kan rekommenderas.

4.3 Investeringar



Utgift i jämförelse med budget

Utfallet för investeringsobjekten per april 2022 uppgår till 1 698 miljoner kronor, vilket är 571 miljoner kronor högre än motsvarande period föregående år. Att utfallet är högre än föregående år beror på att stora delar av utbyggnaden nu har gått in i byggnadsfasen. Årets utgifter motsvarar en upparbetningsgrad om cirka 28 procent av årets budget. För investeringar lämnas ingen periodiserad budget.

Totala utgifter och kostnader

Förvaltningens totala utgifter och kostnader för åren 2014 till och med april 2022 uppgår till 12 829 miljoner kronor. I dessa ingår 7 120 miljoner kronor för byggherrekostnader inklusive projektering samt 5 709 miljoner kronor för entreprenader.

Ny- och ersättningsinvesteringar

Investeringar (Mkr)	Utgift 2022	Budget 2022	Budget avvik.	Upparb grad (%)
Nyinvesteringar	1 698	6 162		28%

Ersättningsinvesteringar		
Totalt investeringar	**1 698**	**6 162**

Prognos i jämförelse med budget

Årets prognos för investeringar uppgår till 5 914 miljoner kronor. Jämfört med den av fullmäktige beslutade budgeten för året på 6 162 miljoner kronor motsvarar det en avvikelse med 249 miljoner kronor. Avvikelsen beror främst på tidsförskjutningar och lägre kostnader för tillfällig vistelse.

Status enskilda investeringsobjekt

TUNNELBANA TILL NACKA OCH SÖDERORT

Tunnelbana till Nacka och Söderort innebär en förlängning av Blå linje söderut från Kungsträdgården till Nacka samt en avgrening via Gullmarsplan med anslutning till befintlig tunnelbana vid Sockenplan. Totalt ska projektet bygga 11,2 kilometer spårtunnel samt sju stationer; Sofia, Hammarby kanal, Sickla, Järla, Nacka, Slakthuset och en ny stationsdel under den befintliga stationen vid Gullmarsplan. För att kunna bygga dessa nya tunnlar och stationer så ingår det i projektet att bygga åtta arbetstunnlar.

Projektering

Bygghandlingsprojekteringen för projektets bergtunnlar avslutades under 2021. Under 2022 färdigställs bygghandlingsprojekteringen för BEST (bana, el, signal och tele), bygg och installationer. Under slutet av 2021 och under 2022 utvecklas arbetssättet för stöd under byggtiden.

Planläggning och prövning

Under 2019 erhöll projektet miljödom, detaljplan för Nacka och Stockholms stad samt en lagakraftvunnen järnvägsplan för hela utbyggnaden. Med dessa tillstånd på plats så har mycket av fokuset för avtalsarbetet sedan dess varit att säkra markåtkomst för projektets arbetstunnlar och stationsuppgångar. Mycket fokus ligger också på att följa upp miljödomens villkor för exempelvis buller och inläckage av grundvatten i de tunnlar som projektet har börjat bygga samt genomförande av redovisad plan för tätinjektering. En ansökan om omprövning av inläckagevillkoren i domen, från begränsningsvärden till riktvärden, har skickats till Mark- och miljödomstolen. Huvudförhandling i målet har satts till 18-20 oktober 2022.

Upphandling och byggande

Med detaljplaner för både Nacka och Stockholms stad, järnvägsplan samt miljödom med verkställighet så har projektet under 2019/2020 börjat bygga arbetstunnlar på ett flertal platser (Nacka, Sickla, Skönviksvägen, Sockenplan, Sundstabacken, London-viadukten samt vid Hammarby Fabriksväg). Arbetet med arbetstunneln vid Järla är nu inne i sitt slutskede. Övriga arbetstunnlar har färdigställts.

Under 2021 har kontrakt för entreprenaden vid Sofia, Kungsträdgården, Gullmarsplan,

Nacka, Sickla och Hammarby kanal tecknats. Under april 2022 tecknades kontrakt för huvudtunnelentreprenaden i Järla. Upphandling av den sista stora entreprenaden, Slakthusområdet pågår. Entreprenadarbetena pågår i samtliga kontrakt, förutom i Järla som är i planeringsstadiet.

Tre av projektets huvudtunnelupphandlingar har efter tilldelning överklagats. Det rör sig om kontrakten för Kungsträdgården, Nacka och Sofia. Begäran om överprövning av Sofia drogs tillbaka under våren och domstolen biföll inte överprövningen av Kungsträdgården före sommaren och Nacka under hösten 2021. Kontrakt har därefter tecknats för dessa entreprenader.

Under projekttiden har en hel del förberedande arbeten utförts. Inför huvudtunnel-entreprenaderna kommer en del förberedande arbeten fortsatt att ske även under 2022 i form av exempelvis ledningsflyttar. I den befintliga stationen vid Gullmarsplan har projektet rivit, förstärkt och byggt om delar för att förbereda för den framtida anslutningen till de nya stationsdelarna som ska byggas. De förberedande arbetena vid Gullmarsplan slutfördes under 2021.

Under 2020 handlade projektet upp och startade upp en entreprenad för de åtta likriktarstationer som tunnelbaneutbyggnaden kräver, ett arbete som kommer att fortsätta under 2022. Under året kommer upphandling av hissar och rulltrappor, installationer, spåranläggning, lättväggar med mera som ska rymmas i anläggningen att genomföras. Först ut är rulltrappor.

Ekonomi

Investeringsutgifter för tunnelbana till Nacka och Söderort för perioden januari till april 2022 uppgår till 809 miljoner kronor vilket motsvarar en upparbetning på cirka 28 procent av årets budget.

Prognosen för helåret uppgår till 2 904 miljoner kronor. Jämfört med den av fullmäktige beslutade budgeten för året på 2 948 miljoner kronor motsvarar det en avvikelse med 43 miljoner kronor. Avvikelsen beror på index som börjar betalas ut senare under året för bland annat Nacka och Sofia. Avvikelsen beror även på minskade kostnader för tillfällig vistelse.

Slutkostnadsprognosen ligger inom beslutad ram.

TUNNELBANA TILL ARENASTADEN:

Tunnelbana till Arenastaden innebär en ny tunnelbanelinje från Odenplan till Arenastaden. Under våren 2017 beslutades om en ytterligare station, Södra Hagalund, vilken ingår i ett separat avtal mellan Region Stockholm, Solna stad och staten inom Sverigeförhandlingen. Det innebär att tre stationer byggs utmed sträckan, Hagastaden, Södra Hagalund och Arenastaden.

I byggskedet är nu projektet indelat i tre delprojekt, delprojekt Stockholm, delprojekt Solna och delprojekt BEST och det finns en stabsfunktion med projektchef och gemensamma funktioner för de tre delprojekten.

Projektering

Bygghandlingsprojektering av berg- och anläggning är klar sedan tidigare men visst arbete med ändrings-PM har pågått under första delen av året och vissa justeringar görs efter hand som produktionen fortskrider.

När det gäller bygg- och installation har det under tertialet arbetats med färdigställande av förfrågningsunderlag för Södra Hagalund samt Arenastaden.

För BEST och tele/styr har det skett granskningar av handlingar i form av förfrågningsunderlag/bygghandlingar och det pågår löpande samordning med trafikförvaltningen gällande vissa frågor.

I och med att projektet har gått in i produktionsskedet har även mer och mer av projektörens uppdrag övergått till att innefatta tekniskt stöd under byggskedet.

Planläggning och prövning

Inom fastighet pågår arbete med nyttjanderättsavtal och fastighetsregleringar gentemot både Region Stockholm, Stockholms Stad, Solna Stad och andra fastighetsägare. Ett antal ersättningssammanträden gällande lantmäteriförrättningar har hållits under tertialet både avseende Stockholm och Solna. Även vissa tilläggsavtal har bearbetats för att hantera där arbetsområden visat sig behöva avvika mot ursprungliga avtal.

Arbete sker också löpande för hantering av korsningspunkter med Trafikverket. Bland annat har Trafikverket under slutet av tertialet arbetat med rivning av dräner i Citybanan i enlighet med genomförandeavtal.

Inom området omgivningspåverkan har det under årets första tertial genomförts ett flertal möten och öppna hus för verksamheter som kan påverkas av projektets arbeten. Exempelvis verksamheter inom Karolinska Universitetssjukhuset och S:t Eriks ögonsjukhus och hyresgäster i kvarteret Isotopen. Även ärenden inkomna från boenden i närhet till utbyggnaden arbetas med löpande.

Arbete sker kontinuerligt med uppföljning av projektets miljödom och kontroller av grundvattennivåer har löpande skett under perioden. I februari fick projektet även domslut från Mark- och miljödomstolen om ändring av provisoriskt villkor för inläckande grundvatten gällande delsträcka 1 i delprojekt Stockholm. Det har även skett samråd med Solna och Stockholm kring bullerriktvärden på grund av risk för överskridande av riktvärden vid spontning av norra biljetthallen och södra ventilationsschaktet där båda kommunerna har accepterat avsteg. Vidare har utredning pågått kring buller från transport och utlastning nattetid vid arbetstunnel där riktvärden ännu inte överskridits.

Under perioden har verifiering och revision i enlighet med Ceequal pågått för arbetstunnel Hagastaden.

Upphandling och byggande

Arbetstunnel Hagastaden har färdigställts och entreprenaden godkändes vid slutbesiktning i inledningen av året. Montage av fläktar till tunnelventilation undantogs

från slutbesiktningen och reglerades under senare del av tertialet.

I Arbetstunnel Hagalund är bergarbetena klara men arbeten med bergförstärkning och ombyggnation av tillfälliga installationer ovan jord har pågått under första tertialet. Även vissa tillfälliga installationer i arbetstunneln kvarstår att utföras. Entreprenaden har förlängts via ett tilläggsavtal till att även innefatta en del av servicetunneln.

I den stora entreprenaden Hagastaden som innefattar både berg- och anläggning samt bygg- och installation för station Hagastaden samt tunnlarna från Odenplan har produktion kommit igång och tunneldrivning har pågått från tre fronter. Vidare har arbeten med spont och schakt påbörjats för norra biljetthallen. Motsvarande arbeten för södra ventilationsschaktet samt rivningsarbeten i Isotopen påbörjades i slutet av tertialet. Kalkylarbete har genomförts för flera produktionspaket och det finns nu en överenskommelse om riktkostnad för paket med inledande tunneldrivning.

Entreprenaden Arenastaden – Södra Hagalund är en berg- och anläggningsentreprenad som handlats upp som en större gemensam entreprenad innefattande arbetstunnel Arenastaden, huvudtunnel samt stationerna Arenastaden och Södra Hagalund. Då förra årets tilldelning överklagades drogs denna upphandling tillbaka och ny tilldelning skedde i februari och produktion förväntas komma igång under året. För att inte förlora tid avropade projektet entreprenör på ramavtal för vissa förberedande arbeten samt förskärning av arbetstunneln där produktion pågått under tertialet. Även inledande tunneldrift för arbetstunneln avropas via ramavtal.

För bygg- och installationsentreprenaden avseende Arenastaden – Södra Hagalund har det under tertialet fattats beslut om att bryta ut rulltrappsdelen till en separat entreprenad som kommer att handlas upp efter sommaren 2022.

Vissa intrångsarbeten kring Odenplan genomförs under året, bland annat kabelomläggning och kanalisation. Under perioden har även tilldelning skett avseende entreprenaden för likriktarstation Hälsingehöjden.

Arbete med de säkerhetstekniska installationer som behövs i de olika entreprenaderna pågår löpande.

Ekonomi

Investeringsutgifter för tunnelbana till Arenastaden (inklusive station Södra Hagalund) för perioden januari till april 2022 uppgår till 278 miljoner kronor vilket motsvarar en upparbetning på cirka 47 procent av årets budget. Av detta uppgår utfallet för station Södra Hagalund till 13 miljoner kronor. I budget för 2022 är station Södra Hagalund ett eget investeringsobjekt, men arbetet utförs inom samma projekt som Arenastaden.

Prognosen för helåret uppgår till 800 miljoner kronor. Jämfört med den av fullmäktige beslutade budgeten för året på 587 miljoner kronor motsvarar det en avvikelse med 213 miljoner kronor. Avvikelsen beror främst på index som börjar betalas ut under året. Avvikelsen beror även på tidsförskjutningar.

Slutkostnadsprognosen ligger inom beslutad ram.

TUNNELBANA TILL BARKARBY:

Tunnelbana till Barkarby innebär en förlängning av Blå linje från den befintliga stationen Akalla till Barkarby pendeltågsstation via Barkarbystaden. I ett separat avtal mellan Region Stockholm och Järfälla kommun regleras den finansiering som Järfälla kommun står för avseende uppgång och biljetthall i Veddesta vid Barkarby tunnelbanestation.

Tunnelbana till Barkarby innebär en förlängning av Blå linje från den befintliga stationen Akalla till Barkarby pendeltågsstation via Barkarbystaden. I ett separat avtal mellan Region Stockholm och Järfälla kommun regleras den finansiering som Järfälla kommun står för avseende uppgång och biljetthall i Veddesta vid Barkarby tunnelbanestation.

Projektering

Den stora berg- och anläggningsentreprenaden är i full produktion och projektörens uppdrag handlar där främst om tekniskt stöd under byggtiden. Projektering i form av ändrings-PM har utförts under perioden och viss projektering sker även hos anlitade entreprenörer. I den stora bergtunnelentreprenaden har det exempelvis inneburit granskning av handlingar för bland annat konstruktionsdelar för biljetthallar, stationsutrymmen och rulltrappsschakt.

Bygg - installation och tele är upphandlad och under första tertialet har arbete skett att tillsammans med projektören besvara entreprenörens frågor kring de tekniska handlingarna för att se om det kan behövas någon komplettering eller justering i kommande PM.

Färdigställande av förfrågningsunderlag för signalentreprenader har fortsatt under inledningen av året. Gällande förvaltningsövergripande upphandlingar av signalstrategisk utrustning har avdelning Söder tagit över ansvaret för detta och Barkarbyprojektet bistår med underlag där det behövs.

Det pågår en del diskussioner med trafikförvaltningen kring delar av signalprojektering. Exempelvis är relätyperna i befintlig anläggning av äldre modell som behöver ersättas men där projektet har haft svårt att få tydlig kravspecifikation vilket innebär svårigheter att slutföra den sista projekteringen utan tydliga besked.

För betongtunneln i Veddesta finns sedan tidigare färdiga handlingar för totalentreprenad men då tid finns har beslut tagits att projektera färdigt denna till en utförandeentreprenad för att minska risker i projektet.

Planläggning och prövning

På grund av förskjutningar i tidplan för berg- och anläggningsentreprenaden behöver vissa befintliga nyttjanderättsavtal revideras med tilläggsavtal och ett antal nyttjanderättsavtal behöver förlängas vilket avtalen också ger rätt till. Ett antal exploatörer börjar komma på plats vilket innebär vissa krockar på en del platser och det uppstår önskemål från exploatörer om ändringar i beröringspunktsavtalen mellan förvaltning för utbyggd tunnelbana och Järfälla kommun. Arbete och diskussioner

kring detta har pågått under det första tertialet.

Arbete har pågått med flera avtal och förrättningar. Ett finansieringsavtal kring Veddestauppgången har färdigställts och ytterligare ett finansieringsavtal avseende Barkarbystaden uppgång öst har arbetats med under perioden.

Arbete sker kontinuerligt med uppföljning av miljödom och tillstånd. Uppföljning sker även gällande grundvatten och i inledningen av året uppmättes låga grundvattennivåer varför infiltration utförts vid Akalla samt i området kring station Barkarby och vid Mälarbanan vilket höjt grundvattennivåerna.

Inkomna störningsärenden och tillfällig vistelse hanteras löpande. Gemensamt arbete har pågått med skolor för att hantera eventuella störningar som verksamheten upplever. Under första tertialet har det synts ökat antal anmälningar från Akalla och Barkarbystaden vilket är naturlig då produktion skett rätt under dessa stadsdelar under perioden.

Under perioden har gemensamt arbete skett med projektledare överlämning samt trafikförvaltningen för att förtydliga aktiviteter i överlämningsplanen. Planen är fastställd och godtagen av trafikförvaltningen under tertialet varefter trafikförvaltningen påbörjar arbete med mottagningsplan.

Upphandling och byggande

Produktion har löpt på i den stora berg- och anläggningsentreprenaden Järfällatunneln under tertialet. Tunnelproduktion har pågått från alla tre arbetstunnlar Robothöjden, Landningsbanan och Veddesta.

I april inträffade ett historiskt ögonblick då det första stora genomslaget i utbyggnaden av tunnelbanan skedde då spårtunnlarna mellan Akalla och Barkarby som successivt närmat sig varandra från varsitt håll slutligen möttes.

Dialog har fortsatt med entreprenören gällande tidplan då det finns förseningar sedan tidigare. Entreprenören kom igång sent med bergarbeten och har även varit sena med projekteringen av betongkonstruktionerna vilket innebär förseningar av deltider i tidplanen.

Krossen för mottagning av bergmassor har löpande tagit emot berg under tertialet.

Upphandlingen av den stora entreprenaden för bygg- och installation och tele kunde slutföras i slutet av 2021. Under första tertialet 2022 har uppstartsmöten skett med entreprenören och planering pågår för fullt. Inom denna entreprenad kommer den sedan tidigare upphandlade underentreprenaden avseende rulltrappor att ingå.

Även entreprenaden gällande bana, el 400 V tilldelades under slutet av 2021 och även där har planering skett under inledningen av 2022. Eftersom denna entreprenad kommer att löpa parallellt med bygg- installation- och tele har tertialet inneburit arbete med att jämka de olika entreprenörernas produktionstidplaner för att få så optimal framdrift som möjligt i projektet.

Signalentreprenaden som omfattar signalinstallationer för sträckan Akalla-Barkarby

har varit under upphandling under tertialet med planerad anbudsinfordran till sommaren och uppdragsstart efter sommaren.

Ekonomi

Investeringsutgifter för tunnelbana till Barkarby för perioden januari till april 2022 uppgår till 266 miljoner kronor vilket motsvarar en upparbetning på cirka 25 procent av årets budget.

Prognosen för helåret uppgår till 1 054 miljoner kronor, vilket är i enlighet med budget.

Slutkostnadsprognosen ligger inom beslutad ram.

DEPÅ OCH FORDON:

I samband med att fullmäktige beslutade att godkänna avtalet om utbyggd tunnelbana uppdrogs det åt förvaltningen att även genomföra investering i depå och fordon för motsvarande 6,2 miljarder kronor (prisnivå januari 2013). Depå respektive fordon är två separata investeringsobjekt. Projektens uppdrag är att säkerställa att det finns fordon och depåkapacitet inför de olika trafikstarterna för nya tunnelbanan.

DEPÅ NYA TUNNELBANAN - UTBYGGNAD HÖGDALEN

Depå Nya tunnelbanan innebär en utbyggd depå i Högdalen. Projektet är uppdelat i delprojekten Berg- och anläggning, Hus samt BEST.

Projektering

För berg- och anläggning har det under första tertialet arbetats med kompletterande förfrågningsunderlag inför utskicket av upphandlingen för entreprenaden anslutningsspår Farstagrenen. Vidare har det pågått mindre projektering i form av ändrings-PM för arbetstunneln och Betongtunnel Kvicksund. Den förberedande entreprenaden Östra Sponten slutbesiktigades under föregående tertial. Där kvarstår fel som entreprenören inte åtgärdar varför projektet själva åtgärdar felen på entreprenörens bekostnad och där har viss projektering pågått för att åtgärda kvarvarande fel.

Gällande den stora BEST-entreprenaden som varit på upphandling har det under tertialet arbetats med korrigering av tidigare fel i projekteringen. Omprojektering har också inletts i slutet av tertialet med anledning av de avgående anläggningsdelar som tidigare beslutats om i projektet. Vidare har systemhandling för trafikprovisorier Farstabanan utförts under tertialet och där har sedan projektering av bygghandling pågått.

För delprojekt Hus pågår projektering genom totalentreprenören. Under perioden har projektering pågått för städ- och uppställningshallen samt viss projektering för den förlängda uppställningshallen. Granskningar har pågått för bland annat bygghandlingar för städ- och uppställningshall och ett antal bygghandlingar för olika delar i saneringshall, tvätthall, samt städ- och uppställningshall har även levererats under tertialet.

Planläggning och prövning

Under tertialet kom godkännande från Miljöförvaltningen i Stockholms stad som är tillsynsmyndighet att projektet får krossa berg från depåområdet med en total svavelhalt på max 0,5 procent. Krossen har kommit på plats under tertialet och krossning har även påbörjats i slutet av tertialet.

Uppföljning av miljödom sker löpande och mindre inläckage har uppmätts men ingen påverkan på grundvattennivåer har kunnat ses från tunneldrivningen.

Gällande sulfidhaltigt berg har planering för storskaligt laktest pågått under en tid och där har ansvaret för testet övertagits av förvaltningens stab och fortsatt planering pågår.

När det gäller omgivningspåverkan har det inkommit en del störningsanmälningar främst gällande lastningar nattetid samt att ett antal hushåll har evakuerats till tillfällig vistelse på grund av stomljud från arbetstunneln.

Arbete har också pågått under tertialet för att säkra de sista avtalen för Depå ovan jord och betongtunneln Kvicksund samt markåtkomst för tunneln i entreprenaden gällande anslutningsspår Farstagrenen. Det har även pågått arbete med avtal gällande ledningsomläggningar och bland annat har ett genomförandeavtal avseende flytt av fjärrvärme tecknats under perioden.

Det har förts kontinuerlig dialog med trafikförvaltningen gällande planering av intrångsfrågor samt planering av tider för alla olika besiktningar, ibruktagningar, tillstånd och andra övergripande provnings- och testprocesser för att tydliggöra vad som behöver ske inom respektive entreprenad och anläggningsdel innan de kan testas i provdrift och överlämnas till trafikförvaltningen.

Upphandling och byggande

Produktion pågår för fullt i arbetstunneln. Under föregående tertial skedde produktion i GK3-område (område med komplext berg) vilket har försenat framdriften men efter att ha nått slutet på GK3-området har takten i produktionen ökat. Entreprenaden är dock cirka två månader sen i nuläget.

För betongtunneln vid Kvicksundsvägen har jordschaktning för att frilägga berget som ska sprängas bort för betongtunneln skett under tertialet och andra förberedande arbeten som ridåinjektering, krönbult, avtäckning och kartering har färdigställts inför att kunna påbörja bergschaktning vilket också skedde under senare delen av tertialet.

För entreprenad anslutningsspår Farstagrenen som bland annat omfattar bygget av bergtunnel och underjordisk uppställningshall har det pågått upphandling under perioden och anbud inkom i slutet av mars. Utvärdering pågår med beräknad tilldelning under inledningen av andra tertialet.

Inom BEST har fokus legat på upphandlingen av huvudentreprenad utbyggd Depå i Högdalen och där skedde tilldelning i mars. Entreprenaden omfattar BEST-installationer med tillhörande kanalisation samt 33kV kraftkablage, utbyggnad av befintligt depåställverk och installation av 750V ställverk i verkstäderna.

Inom delprojektet Hus har det pågått losshållning av berg i dagvattenmagasinet och med krossen på plats har även krossning och sortering av berget precis påbörjats i slutet av tertialet. Vidare har det arbetats med tvätthall, saneringshall, likriktarstation, sprinklertank och vissa ledningsarbeten under perioden. Då Hus har en tilldelat totalentreprenör pågår det också upphandlingar av underentreprenörer inom ramen för totalentreprenaden. Exempel på upphandlingar under tertialet är ståldörrar invändigt i likriktarstation och nätstationer, trästomme fläktrum till tvätt- och saneringshall, takskjutportar till förlängd uppställningshall, installationsgolv, fönster och målning bland annat.

Ekonomi

Investeringsutgifter för Depå Nya tunnelbanan för perioden januari till april 2022 uppgår till 330 miljoner kronor motsvarande en upparbetningsgrad om 24 procent av årets budget.

Prognosen för helåret uppgår till 1 032 miljoner kronor. Jämfört med den av fullmäktige beslutade budgeten för året på 1 369 miljoner kronor motsvarar det en avvikelse med 337 miljoner kronor. Avvikelsen beror på att vissa arbeten förskjutits något i tid sen senaste prognosläggning bland annat städ- och uppställningshall. Det har även skett en omplanering av produktionen efter det optimeringsarbete som utförts för att jämna ut resursfördelningen.

Slutkostnadsprognosen ligger inom beslutad ram.

FORDON

Utbyggnaderna av tunnelbanan kommer att generera ett behov av fler tåg i trafik. Upphandling av nya fordon till nya tunnelbanan avses ske inom ramen för trafikförvaltningens C30-projekt.

Prognosen för helåret uppgår till 2 miljoner kronor, vilket är i linje med budget.

TUNNELBANA TILL ÄLVSJÖ:

Tunnelbana till Älvsjö innebär en ny tunnelbanelinje mellan Fridhemsplan och Älvsjö. Totalt ska projektet bygga 8 kilometer spårtunnel samt sex stationer; Fridhemsplan, Liljeholmen, Årstaberg, Årstafältet, Östberga och Älvsjö.

Projektering

Efter en överenskommelse inom Sverigeförhandlingen har så kallade kontrollstationer införts vid tre tillfällen under projektet. Den första kontrollstationen inträffade i samband med att lokaliseringsutredningen färdigställdes i slutet av år 2021. Förvaltningen presenterade då ett underlag gällande bedömning av tidplan, kostnader och funktion. Styrelsen för Sverigeförhandlingen beslutade att godkänna informationen och ställa sig bakom att förvaltningen driver projektet vidare. Utgångspunkten för fortsatt projektering av tunnelbaneprojektet är att sträckan Fridhemsplan – Älvsjö planeras som en separat linje. Vidare inriktas projekteringen mot att utforma stationer

med 75 meter långa plattformar för cirka 70 meter långa tåg, en mittuppgång till en biljetthall, vertikala schakt med hissar istället för rulltrappor samt att tunnlarna är två separata enkelspårstunnlar utan parallell räddnings- och servicetunnel.

Under perioden har fördjupningar gjorts gällande stationslägena i samverkan med framförallt Stockholms stad. Samverkan med staden sker dels med staden som ansvarig för stadsutveckling/detaljplaner, dels som ägare av angränsande exploateringsprojekt. Som stöd för att ta fram utredningar och projektering har projektet i perioden startat upp två uppdrag med fokus på utformning av respektive genomförandefrågor.

Planläggning och prövning

Efter att trafiknämnden i december 2021 beslutade om lokaliseringen för tunnelbaneprojektet har planläggningsarbetet gått vidare med att lägga grunden för en järnvägsplan. En del i arbetet under perioden har varit att förbereda för nästa samrådstillfälle vilket blir i juni 2022. Som stöd för framtagande av järnvägsplan har en projekteringsorganisation startats upp under perioden vilken tagit vid efter den konsultorganisation som tagit fram lokaliseringsutredningen.

Projektet kommer att innebära bland annat påverkan på vatten vilket gör att mark- och miljödomstolen ska pröva projektets påverkan och lämna tillstånd. Ett arbete med att ta fram underlag för sådan miljöprövning har påbörjats under perioden.

Upphandling och byggande

De projekteringsuppdrag som nu är upphandlade och igång syftar till att ta fram en översiktlig projektering av anläggningen samt järnvägsplan och underlag för miljöprövning. För att ta fram kompletta systemhandlingar har projektet i perioden tagit fram förfrågningsunderlag och via trafiknämndens ramavtal med konsultmäklare publicerat förfrågningar. Tilldelning planeras till sommaren år 2022 och uppstart i augusti/september.

Ekonomi

Investeringsutgifter för Tunnelbana till Älvsjö för perioden januari till och med april 2022 uppgår till 15 miljoner kronor motsvarande en upparbetningsgrad om cirka 8 procent av årets budget.

Prognosen för helåret uppgår till 119 miljoner kronor. Jämfört med den av fullmäktige beslutade budgeten för året på 198 miljoner kronor motsvarar det en avvikelse med 79 miljoner kronor. Avvikelsen beror på att budgeten för året är hämtad ur betalningsplanen i Sverigeförhandlingen medan prognosen bygger på aktuella bedömningar av projektets projektledare.

Slutkostnadsprognosen ligger inom beslutad ram.

DEPÅ OCH FORDON – TUNNELBANA TILL ÄLVSJÖ

Depå och fordonsprojektet för tunnelbana till Älvsjö innebär att säkerställa att erforderlig depåkapacitet samt att fordon finns för att bedriva trafik på den nya linjen.

Ett beslut om att inleda inriktningsfasen för depå och fordon för tunnelbana till Älvsjö fattades den 8 mars 2022.

Projektering

Efter att inriktningsbeslutet var fattat har projektet börjat planera verksamheten och resurser med erfarenhet från bland annat förvaltningens depåprojekt i Högdalen har knutits till projektet. Avrop av resurs för att leda utredning av lokalisering av depån har gjorts under perioden och utredningsarbete sker från och med maj månad.

Ekonomi

Investeringsutgifter för depå och fordon för tunnelbana till Älvsjö har inte upparbetats under perioden.

Prognosen för helåret uppgår till knappt 2 miljoner kronor, vilket är i enlighet med budget.

Status investeringsplanens genomförbarhet och risk

Investeringsplanen för nämnder och bolag tas fram under våren året innan budgetåret vilket gör att det finns viss osäkerhet gällande träffsäkerheten i budgeten.

I komplicerade infrastrukturprojekt med många processer och inblandade intressenter är det svårt att förutse eventuella konsekvenser som kan ha påverkan på framdriften. Historiskt har upparbetningsgraden därför varit lägre än den beslutade investeringsplanen.

Framtagna investeringsplaner avseende Stockholmsförhandlingens utbyggnadssträckor utgår från den kostnadsanalys som är gjord av förvaltningen hösten 2019. För de tre utbyggnadssträckorna ingår således den redovisade kostnadsfördyringen som ingår i tilläggsavtal 2021.

Den totala investeringsprognosen utgår från prognoser i prisnivå januari 2016. Prognosen har räknats upp till dagens prisnivå med KPI-utfall. Därefter har investeringsprognosen räknats upp med 2 procent årligen enligt regionens riktlinjer. Det finns en risk att KPI-ökningen blir lägre än faktiskt byggindex vilket medför en kostnadsrisk. Se vidare under avsnitt 1.2 Bedömning av risker och möjligheter.

4.3.1 Kommande investeringsbeslut för investeringsobjekt > 300 mkr

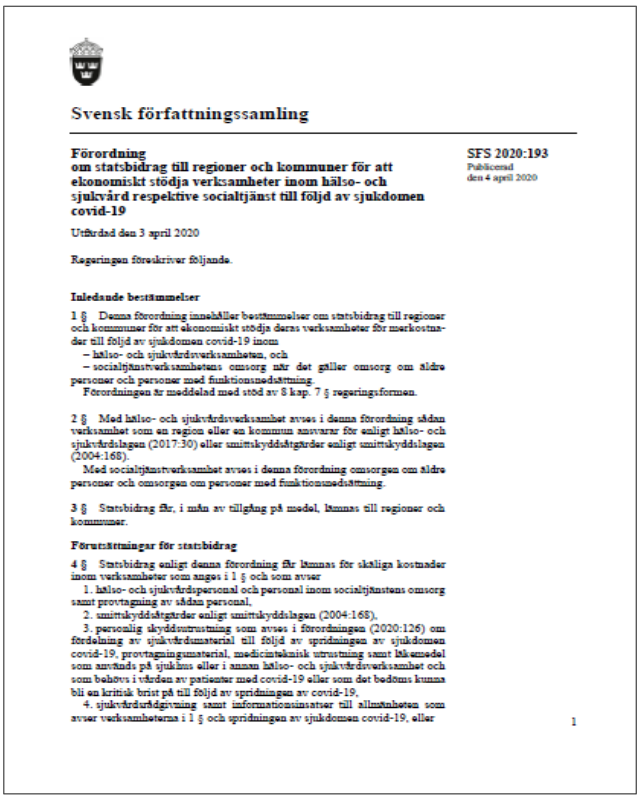
Investeringsobjekt	Typ av beslut	Total investerings-utgift, mkr	Datum beslut nämnd/bolagsstyrelse	Datum planerat beslut RS/RF
Investeringsobjekt 1				
Investeringsobjekt 2				

Utgå ifrån nedan stående text (textutdrag från SFS 2020:193 som publicerades den 4 april) för kostnader som kan komma att täckas av statliga medel:

2 § Med hälso- och sjukvårdsverksamhet avses i denna förordning sådan verksamhet som en region eller en kommun ansvarar för enligt hälso- och sjukvårdslagen (2017:30) eller smittskyddsåtgärder enligt smittskyddslagen (2004:168). Med socialtjänstverksamhet avses i denna förordning omsorgen om äldre personer och omsorgen om personer med funktionsnedsättning.

4 § Statsbidrag enligt denna förordning får lämnas för skäliga kostnader inom verksamheter som anges i 1 § och som avser
1.hälso- och sjukvårdspersonal och personal inom socialtjänstens omsorgsamt provtagning av sådan personal,
2.smittskyddsåtgärder enligt smittskyddslagen (2004:168),
3.personlig skyddsutrustning som avses i förordningen (2020:126) omfördelning av sjukvårdsmaterial till följd av spridningen av sjukdomen covid-19, provtagningsmaterial, medicinteknisk utrustning samt läkemedel som används på sjukhus eller i annan hälso- och sjukvårdsverksamhet och som behövs i vården av patienter med covid-19 eller som det bedöms kunna bli en kritisk brist på till följd av spridningen av covid-19,
4.sjukvårdsrådgivning samt informationsinsatser till allmänheten somavser verksamheterna i 1 § och spridningen av sjukdomen covid-19, eller
5.övriga anpassningar i verksamheterna som rör lokaler, material ellerliknande samt skyndsamma transporter.

https://svenskforfattningssamling.se/doc/2020193.html



Svensk författningssamling

Förordning om statsbidrag till regioner och kommuner för att ekonomiskt stödja verksamheter inom hälso- och sjukvård respektive socialtjänst till följd av sjukdomen covid-19

SFS 2020:193
Publicerad den 4 april 2020

Utfärdad den 3 april 2020

Regeringen föreskriver följande.

Inledande bestämmelser

1 § Denna förordning innehåller bestämmelser om statsbidrag till regioner och kommuner för att ekonomiskt stödja deras verksamheter för merkostnader till följd av sjukdomen covid-19 inom
– hälso- och sjukvårdsverksamheten, och
– socialtjänstverksamhetens omsorg när det gäller omsorg om äldre personer och personer med funktionsnedsättning.
Förordningen är meddelad med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen.

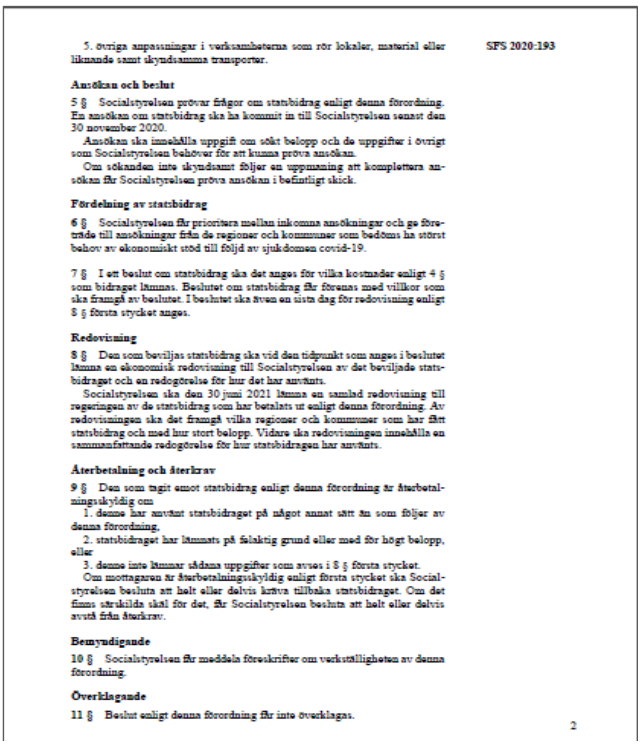
2 § Med hälso- och sjukvårdsverksamhet avses i denna förordning sådan verksamhet som en region eller en kommun ansvarar för enligt hälso- och sjukvårdslagen (2017:30) eller smittskyddsåtgärder enligt smittskyddslagen (2004:168).
Med socialtjänstverksamhet avses i denna förordning omsorgen om äldre personer och omsorgen om personer med funktionsnedsättning.

3 § Statsbidrag får, i mån av tillgång på medel, lämnas till regioner och kommuner.

Förutsättningar för statsbidrag

4 § Statsbidrag enligt denna förordning får lämnas för skäliga kostnader inom verksamheter som anges i 1 § och som avser
1. hälso- och sjukvårdspersonal och personal inom socialtjänstens omsorg samt provtagning av sådan personal,
2. smittskyddsåtgärder enligt smittskyddslagen (2004:168),
3. personlig skyddsutrustning som avses i förordningen (2020:126) om fördelning av sjukvårdsmaterial till följd av spridningen av sjukdomen covid-19, provtagningsmaterial, medicinteknisk utrustning samt läkemedel som används på sjukhus eller i annan hälso- och sjukvårdsverksamhet och som behövs i vården av patienter med covid-19 eller som det bedöms kunna bli en kritisk brist på till följd av spridningen av covid-19,
4. sjukvårdsrådgivning samt informationsinsatser till allmänheten som avser verksamheterna i 1 § och spridningen av sjukdomen covid-19, eller

1



5. övriga anpassningar i verksamheterna som rör lokaler, material eller liknande samt skyndsamma transporter.

SFS 2020:193

Ansökan och beslut

5 § Socialstyrelsen prövar frågor om statsbidrag enligt denna förordning. En ansökan om statsbidrag ska ha kommit in till Socialstyrelsen senast den 30 november 2020.
Ansökan ska innehålla uppgift om sökt belopp och de uppgifter i övrigt som Socialstyrelsen behöver för att kunna pröva ansökan.
Om sökanden inte skyndsamt följer en uppmaning att komplettera ansökan får Socialstyrelsen pröva ansökan i befintligt skick.

Fördelning av statsbidrag

6 § Socialstyrelsen får prioritera mellan inkomna ansökningar och ge företräde till ansökningar från de regioner och kommuner som bedöms ha störst behov av ekonomiskt stöd till följd av sjukdomen covid-19.

7 § I ett beslut om statsbidrag ska det anges för vilka kostnader enligt 4 § som bidraget lämnas. Beslutet om statsbidrag får förenas med villkor som ska framgå av beslutet. I beslutet ska även en sista dag för redovisning enligt 8 § första stycket anges.

Redovisning

8 § Den som beviljas statsbidrag ska vid den tidpunkt som anges i beslutet lämna en ekonomisk redovisning till Socialstyrelsen av det beviljade statsbidraget och en redogörelse för hur det har använts.
Socialstyrelsen ska den 30 juni 2021 lämna en samlad redovisning till regeringen av de statsbidrag som har betalats ut enligt denna förordning. Av redovisningen ska det framgå vilka regioner och kommuner som har fått statsbidrag och med hur stort belopp. Vidare ska redovisningen innehålla en sammanfattande redogörelse för hur statsbidragen har använts.

Återbetalning och återkrav

9 § Den som tagit emot statsbidrag enligt denna förordning är återbetalningsskyldig om
1. denne har använt statsbidraget på något annat sätt än som följer av denna förordning,
2. statsbidraget har lämnats på felaktig grund eller med för högt belopp, eller
3. denne inte lämnar sådana uppgifter som avses i 8 § första stycket.
Om mottagaren är återbetalningsskyldig enligt första stycket ska Socialstyrelsen besluta att helt eller delvis kräva tillbaka statsbidraget. Om det finns särskilda skäl för det, får Socialstyrelsen besluta att helt eller delvis avstå från återkrav.

Bemyndigande

10 § Socialstyrelsen får meddela föreskrifter om verkställigheten av denna förordning.

Överklagande

11 § Beslut enligt denna förordning får inte överklagas.

2

1. Denna förordning träder i kraft den 8 april 2020.
2. Bidrag enligt förordningen lämnas dock för tid från och med den 1 mars 2020.

På regeringens vägnar

ARDALAN SHEKARABI

Lars Hedengran
(Socialdepartementet)

Sammanställning kostnader Covid-19/Coronavirus 2022

Enhet	Förvaltning för utbyggd tunnelbana	**Rapporteringsmånad**	April
Kontaktperson	Pia Parkå		
Mejladress	pia.parka@regionstockholm.se		
Mobilnummer	724673842		

Läses in från flikar:	***Ack. utfall totalt i tkr***	***Prognos totalt i tkr***	***Kommentar***
1a. Personalkostnader	0	0	Inga merkostnader redovisade.
1b. Provtagning personal	0	0	
2a. Smittskydd	0	0	
2b. Sjukvårdsrådgivning	0	0	
2c. Informationsinsatser	0	0	
3a. Skyddsutrustning	0	0	
3b. Provtagningsmaterial	0	0	
4a. Läkemedel	0	0	
4b. Transporter	0	0	
5. Övriga kostnader	0	0	
6. Invest. Medicinsk teknisk utrustning	0	0	
7a. Förlorade intäkter	0	0	
7b. Tillkommande intäkter	0	0	

Enhet	Område	Månad	Specificerad merkostnad	Ack belopp (tkr)			Prognos (tkr)		
			Personalkostnad	Koncern internt	Koncern externt	Total merkostnad	Koncern internt	Koncern externt	Total merkostnad
			Typ av merkostnad	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Förvaltning	Personalkostnader	Ack April	Förstärkning grundbemanning			0			0
Förvaltning	Personalkostnader	Ack April	Jour och beredskap			0			0
Förvaltning	Personalkostnader	Ack April	Överrtid			0			0
Förvaltning	Personalkostnader	Ack April	Inhyrd personal			0			0
Förvaltning	Personalkostnader	Ack April				0			0
Förvaltning	Personalkostnader	Ack April				0			0
Förvaltning	Personalkostnader	Ack April				0			0
Förvaltning	Personalkostnader	Ack April				0			0
Förvaltning	Personalkostnader	Ack April				0			0
Förvaltning	Personalkostnader	Ack April				0			0
Förvaltning	Personalkostnader	Ack April				0			0
Förvaltning	Personalkostnader	Ack April				0			0
Förvaltning	Personalkostnader	Ack April				0			0
Förvaltning	Personalkostnader	Ack April				0			0
Förvaltning	Personalkostnader	Ack April				0			0
Förvaltning	Personalkostnader	Ack April				0			0

			Provtagning personal	Koncern internt	Koncern externt	Total merkostnad	Koncern internt	Koncern externt	Total merkostnad
			Typ av merkostnad	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Förvaltning	Provtagning personal	Ack April				0			0
Förvaltning	Provtagning personal	Ack April				0			0
Förvaltning	Provtagning personal	Ack April				0			0
Förvaltning	Provtagning personal	Ack April				0			0
Förvaltning	Provtagning personal	Ack April				0			0
Förvaltning	Provtagning personal	Ack April				0			0
Förvaltning	Provtagning personal	Ack April				0			0
Förvaltning	Provtagning personal	Ack April				0			0
Förvaltning	Provtagning personal	Ack April				0			0
Förvaltning	Provtagning personal	Ack April				0			0

Enhet	Område	Månad	Specificerad merkostnad	Ack belopp (tkr)			Prognos (tkr)		
			Smittskydd	Koncern internt	Koncern externt	Total merkostnad	Koncern internt	Koncern externt	Total merkostnad
			Typ av merkostnad	0	0	0	0	0	0
Förvaltning	Smittskydd	Ack April				0			0
Förvaltning	Smittskydd	Ack April				0			0
Förvaltning	Smittskydd	Ack April				0			0
Förvaltning	Smittskydd	Ack April				0			0
Förvaltning	Smittskydd	Ack April				0			0
Förvaltning	Smittskydd	Ack April				0			0
			Sjukvårdsrådgivning	Koncern internt	Koncern externt	Total merkostnad	Koncern internt	Koncern externt	Total merkostnad
			Typ av merkostnad	0	0	0	0	0	0
Förvaltning	Sjukvårdsrådgivning	Ack April				0			0
Förvaltning	Sjukvårdsrådgivning	Ack April				0			0
Förvaltning	Sjukvårdsrådgivning	Ack April				0			0
Förvaltning	Sjukvårdsrådgivning	Ack April				0			0
Förvaltning	Sjukvårdsrådgivning	Ack April				0			0
Förvaltning	Sjukvårdsrådgivning	Ack April				0			0
Förvaltning	Sjukvårdsrådgivning	Ack April				0			0
			Informationsinsatser	Koncern internt	Koncern externt	Total merkostnad	Koncern internt	Koncern externt	Total merkostnad
			Typ av merkostnad	0	0	0	0	0	0
Förvaltning	Informationsinsatser	Ack April				0			0
Förvaltning	Informationsinsatser	Ack April				0			0
Förvaltning	Informationsinsatser	Ack April				0			0
Förvaltning	Informationsinsatser	Ack April				0			0
Förvaltning	Informationsinsatser	Ack April				0			0
Förvaltning	Informationsinsatser	Ack April				0			0
Förvaltning	Informationsinsatser	Ack April				0			0
Förvaltning	Informationsinsatser	Ack April				0			0
Förvaltning	Informationsinsatser	Ack April				0			0

Enhet	Område	Månad	Specificerad merkostnad	Ack belopp (tkr)			Prognos (tkr)		
			Skyddsutrustning	Koncern internt	Koncern externt	Total merkostnad	Koncern internt	Koncern externt	Total merkostnad
			Typ av merkostnad	0	0	0	0	0	0
Förvaltnin	Skyddsutrustning	Ack April				0			0
Förvaltnin	Skyddsutrustning	Ack April				0			0
Förvaltnin	Skyddsutrustning	Ack April				0			0
Förvaltnin	Skyddsutrustning	Ack April				0			0
Förvaltnin	Skyddsutrustning	Ack April				0			0
Förvaltnin	Skyddsutrustning	Ack April				0			0
Förvaltnin	Skyddsutrustning	Ack April				0			0
Förvaltnin	Skyddsutrustning	Ack April				0			0
Förvaltnin	Skyddsutrustning	Ack April				0			0
Förvaltnin	Skyddsutrustning	Ack April				0			0
Förvaltnin	Skyddsutrustning	Ack April				0			0
Förvaltnin	Skyddsutrustning	Ack April				0			0
Förvaltnin	Skyddsutrustning	Ack April				0			0
Förvaltnin	Skyddsutrustning	Ack April				0			0
Förvaltnin	Skyddsutrustning	Ack April				0			0
			Provtagningsmaterial	Koncern internt	Koncern externt	Total merkostnad	Koncern internt	Koncern externt	Total merkostnad
			Typ av merkostnad	0	0	0	0	0	0
Förvaltnin	Provtagningsmaterial	Ack April				0			0
Förvaltnin	Provtagningsmaterial	Ack April				0			0
Förvaltnin	Provtagningsmaterial	Ack April				0			0
Förvaltnin	Provtagningsmaterial	Ack April				0			0
Förvaltnin	Provtagningsmaterial	Ack April				0			0
Förvaltnin	Provtagningsmaterial	Ack April				0			0
Förvaltnin	Provtagningsmaterial	Ack April				0			0
Förvaltnin	Provtagningsmaterial	Ack April				0			0
Förvaltnin	Provtagningsmaterial	Ack April				0			0
Förvaltnin	Provtagningsmaterial	Ack April				0			0
Förvaltnin	Provtagningsmaterial	Ack April				0			0
Förvaltnin	Provtagningsmaterial	Ack April				0			0

Enhet	Område	Månad	Specificerad merkostnad	Ack belopp (tkr)			Prognos (tkr)		
			Läkemedel	Koncern internt	Koncern externt	Total merkostnad	Koncern internt	Koncern externt	Total merkostnad
			Typ av merkostnad	0	0	0	0	0	0
Förvaltnin	Läkemedel	Ack April				0			0
Förvaltnin	Läkemedel	Ack April				0			0
Förvaltnin	Läkemedel	Ack April				0			0
Förvaltnin	Läkemedel	Ack April				0			0
Förvaltnin	Läkemedel	Ack April				0			0
Förvaltnin	Läkemedel	Ack April				0			0
Förvaltnin	Läkemedel	Ack April				0			0
Förvaltnin	Läkemedel	Ack April				0			0
Förvaltnin	Läkemedel	Ack April				0			0
Förvaltnin	Läkemedel	Ack April				0			0
Förvaltnin	Läkemedel	Ack April				0			0
Förvaltnin	Läkemedel	Ack April				0			0
			Transporter	Koncern internt	Koncern externt	Total merkostnad	Koncern internt	Koncern externt	Total merkostnad
			Typ av merkostnad	0	0	0	0	0	0
Förvaltnin	Transporter	Ack April				0			0
Förvaltnin	Transporter	Ack April				0			0
Förvaltnin	Transporter	Ack April				0			0
Förvaltnin	Transporter	Ack April				0			0
Förvaltnin	Transporter	Ack April				0			0
Förvaltnin	Transporter	Ack April				0			0
Förvaltnin	Transporter	Ack April				0			0
Förvaltnin	Transporter	Ack April				0			0
Förvaltnin	Transporter	Ack April				0			0
Förvaltnin	Transporter	Ack April				0			0
Förvaltnin	Transporter	Ack April				0			0
Förvaltnin	Transporter	Ack April				0			0
Förvaltnin	Transporter	Ack April				0			0

Enhet	Område	Månad	Specificerad merkostnad	Ack belopp (tkr)			Prognos (tkr)		
			Övriga kostnader	Koncern internt	Koncern externt	Total merkostnad	Koncern internt	Koncern externt	Total merkostnad
			Typ av merkostnad	0	0	0	0	0	0
Förvaltnin	Övriga kostnader	Ack April				0	

Enhet	Område	Månad	Specificerad merkostnad	Ack belopp (tkr)			Prognos (tkr)		
			Förlorade intäkter	Koncern internt	Koncern externt	Total merkostnad	Koncern internt	Koncern externt	Total merkostnad
			Typ av förlorad intäkt	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Förvaltning	Tappade intäkter	Ack April				0			0
Förvaltning	Tappade intäkter	Ack April				0			0
Förvaltning	Tappade intäkter	Ack April				0			0
Förvaltning	Tappade intäkter	Ack April				0			0
Förvaltning	Tappade intäkter	Ack April				0			0
Förvaltning	Tappade intäkter	Ack April				0			0
Förvaltning	Tappade intäkter	Ack April				0			0
Förvaltning	Tappade intäkter	Ack April				0			0
Förvaltning	Tappade intäkter	Ack April				0			0
Förvaltning	Tappade intäkter	Ack April				0			0
Förvaltning	Tappade intäkter	Ack April				0			0
Förvaltning	Tappade intäkter	Ack April				0			0
Förvaltning	Tappade intäkter	Ack April				0			0
Förvaltning	Tappade intäkter	Ack April				0			0

			Tillkommande intäkter	Koncern internt	Koncern externt	Total merkostnad	Koncern internt	Koncern externt	Total merkostnad
			Typ av tillkommande intäkt	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Förvaltning	Tillkommande intäkter	Ack April				0			0
Förvaltning	Tillkommande intäkter	Ack April				0			0
Förvaltning	Tillkommande intäkter	Ack April				0			0
Förvaltning	Tillkommande intäkter	Ack April				0			0
Förvaltning	Tillkommande intäkter	Ack April				0			0
Förvaltning	Tillkommande intäkter	Ack April				0			0
Förvaltning	Tillkommande intäkter	Ack April				0			0
Förvaltning	Tillkommande intäkter	Ack April				0			0
Förvaltning	Tillkommande intäkter	Ack April				0			0
Förvaltning	Tillkommande intäkter	Ack April				0			0
Förvaltning	Tillkommande intäkter	Ack April				0			0
Förvaltning	Tillkommande intäkter	Ack April				0			0
Förvaltning	Tillkommande intäkter	Ack April				0			0
Förvaltning	Tillkommande intäkter	Ack April				0			0
Förvaltning	Tillkommande intäkter	Ack April				0			0
Förvaltning	Tillkommande intäkter	Ack April				0			0

Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

Tertialrapport

April 2022

Innehållsförteckning

1	Förvaltningschefens kommentar	3
1.1	Väsentliga händelser	6
1.2	Bedömning av risker och möjligheter	8
1.3	Ledningens åtgärder	9
2	Styrning och ledning	13
2.1	Mål	13
2.1.1	Mål och indikatorer	13
2.1.1.1	Långsiktig ekonomisk uthållighet	13
2.1.1.2	En hållbar regional utveckling	14
2.1.1.3	Hållbar arbetsgivare	21
2.2	Intern kontroll	22
2.2.1	Arbetet med intern kontroll	22
2.2.2	Risker, åtgärder och kontroller	23
3	Verksamhet	26
3.1	Resande i kollektivtrafik	26
3.2	Avtal och upphandlingar	29
4	Personal	30
4.1	Helårsarbeten	31
5	Ekonomi	33
5.1	Resultat	33
5.1.1	Personalkostnader inklusive inhyrd personal	38
5.2	Åtgärdsprogram för ett resultat i balans	39
5.3	Investeringar	40
5.3.1	Väsentliga händelser och risker i investeringsobjekt	40
5.3.2	Prognos i jämförelse med budget	48
5.3.3	Investeringsobjekt	48
5.3.4	Kommande investeringsbeslut för investeringsobjekt >300 mkr	56
5.4	Fastighetsförsäljningar (exkl. bostadsrätter)	56
6	Nämnd-/styrelsebehandling	57

1 Förvaltningschefens kommentar

Trafikförvaltningen bidrar till Region Stockholms uppdrag genom att planera, utveckla och handla upp kollektivtrafiken utifrån resenärens och regionens behov inom givna ekonomiska ramar. Resenärerna upplever att dagens kollektivtrafik är attraktiv genom bland annat dess goda tidhållning, turtäthet, pris och trafikinformation. Verksamheten bedrivs genom AB Storstockholms Lokaltrafik med dotterbolag (SL)[1].

Under 2021 var trafikförvaltningens verksamhet inriktad på att hantera covid-19 pandemin och dess effekter på kollektivtrafiken på kort och längre sikt. Verksamhet och resurser allokerades om för att fokusera på att trafiken skulle rulla och kärnverksamheten fungera. Ett flertal aktiviteter och åtgärder förbereddes för att få tillbaka resenärerna till kollektivtrafiken så snart restriktionerna hävdes.

Trafikförvaltningen har startat år 2022 med att kraftsamla inom ett flertal områden för att säkra målsättningen att upprätthålla full trafik och för att kunna stå redo att vinna tillbaka resenärerna så snart restriktionerna hävts. Den 9 februari 2022 släppte Folkhälsomyndigheten äntligen de restriktioner som återinfördes i slutet av 2021 kopplat till den höga smittspridningen av Omikron-varianten av covid-19. Resandet mätt som genomsnittligt antal påstigande har därefter börjat återhämta sig och nådde i mars omkring 75 procent av 2019 års nivå. Indikationer från veckovisa mätningar av spärrpassager inom den spårbundna trafiken (som är ett annat mått än påstigande) indikerar en fortsatt återhämtning under april.

Under första tertialet 2022 har verksamheten varit fortsatt inriktad på att hantera covid-19 pandemin och dess effekter på kollektivtrafiken på kort och längre sikt. Exempelvis förlängdes interimsavtalen inom den köpta trafiken i inledningen av året när restriktioner rådde. Samtidigt var framdörrarna på bussarna tillfälligt stängda mellan 13 januari och 9 februari i syfte att säkra bussförarnas arbetsmiljö och trygghet i och med den fortsatt höga smittspridningen.

I samband med att restriktionerna släpptes kunde SL i februari återigen välkomna resenärerna ombord via bussarnas framdörrar. Beslutet gällde för hela SL-trafikens omkring 2 200 bussar. Från 1 mars gäller ordinarie trafikavtal, och för avtal med VBP[2] som ersättningsform har trafikförvaltningen tecknat tilläggsavtal med flertalet operatörer för att hantera pandemins effekter på resandet.

Samma dag som restriktionerna hävdes inledde trafikförvaltningen en kommunikationsinsats i syfte att locka tillbaka resenärerna. Råden att använda

[1] Trafikförvaltningen (TF) inklusive SL-koncernen bedrivs och rapporteras som en koncern. Waxholms Ångfartygs AB (WÅAB) ingår som ett dotterbolag i SL-koncernen. Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) rapporterar separat till trafiknämnden. FUT ansvarar för rapportering av den särskilda resultatenheten inom ramen för AB SL där investeringsverksamheten bedrivs samt dotterbolaget SL Nya Tunnelbanan AB. Således ingår inte dessa enheter i TF:s rapportering. I denna rapport avses med begreppet trafikförvaltningen (TF) samtliga enheter som TF ansvarar för och är beskrivet ovan, om inget annat anges.

[2] VBP = verifierad betalande påstigande

munskydd och undvika trängsel togs bort och ersattes med tips för att komma igång med arbetspendling, nya biljettmöjligheter, SL-resorna som bra miljöval, och SL:s trygghetschatt.

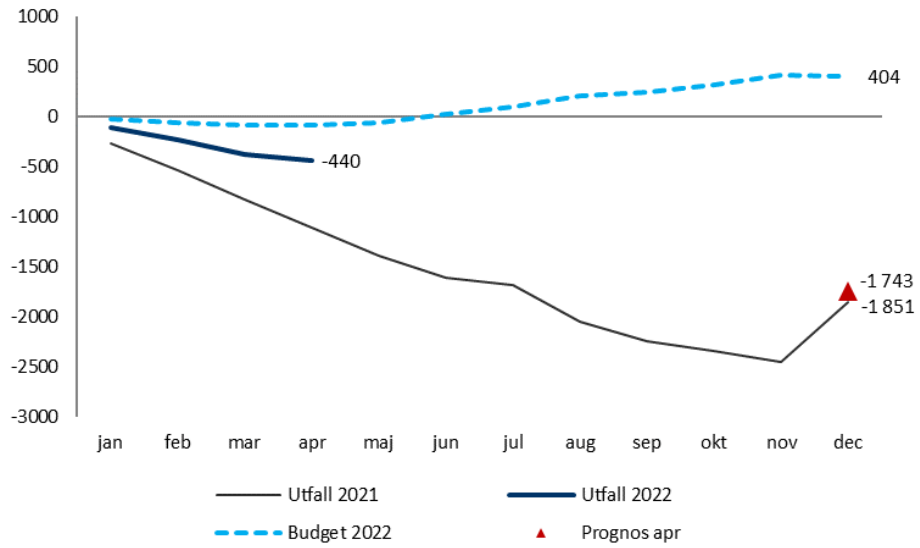
Inför påskhelgen lanserades en kampanj på temat ”när du vill mötas på riktigt” och även en riktad insats för Waxholmsbolaget som för första gången sedan 2019 kunde välkomna resenärer ut i skärgården i påskhelgen. I slutet av april inleddes en kampanj som lyfte fram SL:s miljöresa med fakta kring kollektivtrafikens långsiktiga och målmedvetna arbete med miljö- och klimatansvar. Kampanjen pågick vecka 16-18 i kollektivtrafikens anläggningar och miljöer, annonser, och i sociala media.

Trafikförvaltningen gick in i år 2022 med en budget i balans i enlighet med regionfullmäktiges beslutade resultatkrav om 404 mkr och övriga förutsättningar i regionens budget 2022, såsom verksamhetsanslag och taxor. Förvaltningens verksamhetsplan för 2022 tar sin utgångspunkt i den av regionfullmäktige beslutade budgeten för 2022 med efterföljande planår.

I enlighet med verksamhetsplan 2022 planerar trafikförvaltningen att fortsatt upprätthålla ett fullt trafikutbud. Kombinerat med en lägre resandenivå medför detta dock ett negativt ekonomiskt resultat. Verksamhetsplanen förutsätter att staten och/eller Region Stockholm ersätter intäktsbortfall till följd av covid-19 (RS 2021-0685).

En ekonomi i balans förutsätter, under nuvarande omständigheter, att trafikförvaltningen ersätts för uteblivna biljettintäkter orsakade av pandemin. Regeringen har för 2022 aviserat kompensation för uteblivna biljettintäkter som bedöms kunna uppgå till cirka 450 mkr för Region Stockholm, vilket dock inte är tillräckligt för att täcka årets befarade intäktsbortfall.

Diagram: Resultat 2022 jämfört med resultat 2021 och budget 2022.



Trafikförvaltningens ekonomi har påverkats starkt av pandemins effekter på resandet. Det ackumulerade resultatet per mars uppgår till -440 mkr och understiger periodens budget med 356 mkr. Biljettintäkterna minskar med 645 mkr jämfört med budget till följd av det lägre resandet. Biljettintäkterna har dock återhämtat sig snabbare än resandet. En förändrad biljettmix med högre intäkter per validering bidrar positivt. Kostnaderna för köpt trafik understiger ackumulerad budget med 32 mkr medan drift och underhåll understiger med 85 mkr. Kapitalkostnaderna understiger budget med 74 mkr till följd av lägre aktiveringstakt än planerat för perioden.

I prognos per april uppgår årets resultat till -1 743 mkr att jämföra med årets budget om +404 mkr. Biljettintäkterna bedöms minska med 2 147 mkr jämfört med budget till följd av pandemins fortsatta effekter på resandet. De totala kostnaderna förväntas överstiga budget med 89 mkr främst till följd av högre kostnader för köpt trafik (102 mkr) samt ökade räntekostnader (30 mkr). De högre kostnaderna motverkas delvis bland annat av lägre kostnader för avskrivningar (89 mkr) samt drift och underhåll (18 mkr).

Exklusive bortfall av biljettintäkter till följd av covid-19 (-2 147 mkr) bedöms prognosen för helåret vara i nivå med budget (+404 mkr). Prognosen omfattar i nuläget inget stöd för intäktsbortfall till följd av covid-19, varken från statligt håll eller inom Region Stockholm.

Investeringsutfallet prognostiseras till 6 617 mkr, eller 85 procent, jämfört med budgeterat 7 805 mkr.

Fortsatt beskrivning av verksamheten under tertialet 2022 och arbetet framåt finns att läsa i denna tertialrapport med bilagor.

1.1 Väsentliga händelser

Under årets första månader har som beskrivits ovan verksamhet fortsatt inriktats på att hantera covid-19 pandemin och dess effekter på kollektivtrafiken på kort och längre sikt. Prioriterat har varit att säkra framdrift i uppdragen från regionfullmäktige och trafiknämnd, samt de fyra så kallade FC-aktiviteterna Investeringsstyrning, Intern effektivitet, Biljett- och betal (byte av SL-Access), samt Kollektivtrafiken efter pandemin. Det sistnämnda området handlar om att säkerställa framtida intäkter, konkurrenskraft, ökat förtroende för SL och ett ökat kollektivt resande.

Som del i återstartspaketet riktar nu SL en särskild satsning mot unga för att få dessa att återvända till kollektivtrafiken efter pandemin. I sommar ska 160 000 ungdomar lockas tillbaka genom att erbjudas kostnadsfria sommarlovskort. Distributionen av sommarlovskort kommer att ske till ungdomar födda 2004-2010 och som är mantalsskrivna i Region Stockholm. SL-Accesskorten med biljett kommer att distribueras via post till urvalet av personer inför sommarlovet.

Trygghetsfrågor har länge varit ett prioriterat område inom trafikförvaltningens verksamhet, och sedan årsskiftet ingår området som en del av FC-aktiviteten Kollektivtrafiken efter pandemin. Ett nytt trygghetsprojekt, Trygg Station, har startats upp med hjälp av innovationsmedel från regionen. Projektet omfattar inledningsvis stationerna Ropsten, Sätra, Västertorp, Universitetet och Hägerstensåsen, och ambitionen är att där identifiera åtgärder som kan genomföras på kort sikt för att öka tryggheten. Det kan handla om att se över belysningen, synliggöra konsten, måla väggar eller sätta upp speglar för att möjliggöra för resenärerna att kunna se runt hörn. Mätningar kommer att genomföras innan och efter insatserna, och om pilotprojektet faller väl ut, är tanken att det ska rullas ut på fler stationer.

Långfredagen den 15 april började Transdev köra trafiken på Roslagsbanan efter att Arriva tidigare haft det kontraktet. Avtalet är utformat som ett rent produktionsavtal där trafikförvaltningen är beställare av trafiken och där Transdev får betalt för utförd trafik. För resenärerna kommer mycket att vara sig likt men det händer också en del nytt. Under avtalsperioden uppdateras fordonsflottan med 22 nya tåg, som förhoppningsvis börjar gå i trafik senare i år. X15p-tågen har till exempel luftkonditionering och är särskilt anpassade för svenska vinterförhållanden. Tågen är efterlängtade och kompletterar befintliga tåg.

I övrigt följer nedan ett urval av väsentliga händelser som skett under början av året:

- I ombordundersökningen upplevd kvalitet, som kunde återupptas i mars för samtliga trafikslag, når kollektivtrafiken nya rekordnivåer för nöjdhet och trygghet.

- Kroppsburna kameror har under perioden tagits i bruk igen inom biljettkontrollen på alla trafikslag.

- Trygghetschatten, som lanserades i september 2020 och som sänkt tröskeln till att rapportera om otrygga situationer i kollektivtrafiken, har blivit en permanent del av trygghetsarbetet i SL-trafiken.

- Trygghetskameror uppsatta på tvärbanans station Alvik för att utöka tryggheten för resenärerna.

- Under första tertialet har driftsättning av tre nya C30-tåg i tunnelbanan genomförts.

- Den första elbussen har levererats till Keolis - en del av satsning i innerstadsavtalet där 15 elbussar ska trafikera stomlinjer från och med i sommar 2022.

- Regionen har ett pågående projekt för att förebygga suicidförsök i trafikmiljöer där både NASP (Nationellt centrum för Suicidforskning och Prevention) och trafikförvaltningen har deltagit. Projektet utfördes i tunnelbanan där man valt ut ett antal stationer där olika typer av åtgärder genomfördes.

- Trafiknämnden har beslutat att ukrainskt pass ska gälla som färdbevis i kollektivtrafiken. Beslutet gäller omgående och tills annat meddelats.

- I samverkan med sjukvården, gränspolisen och Nobina har trafikförvaltningen haft beredskap att kunna bistå Ukrainska krigsflyktingar, som anländer med färja till Nynäshamn och som har vårdbehov, med transport till sjukhus.

- Ny kampanj i SL-trafiken på temat ”längtan”. Det nya budskapet ”När du vill mötas på riktigt” har visats ute i trafiken och riktar sig till en yngre målgrupp.

- Det gamla biljettsystemet håller på att fasas ut och ett nytt system fasas in. Biljettautomaterna har därför börjat stängas ner stegvis, och i höst stängs de sista automaterna. SL:s nya biljettsystem är då lanserat fullt ut och resenärerna kan köpa biljett på en mängd olika sätt: med mobil, betalkort, direkt på nätet, eller via ombud och servicedisk – och välja att blippa biljetten med mobilen eller det nya gröna SL-kortet.

- Nu är det klart när Nya Spårvägsmuseet öppnar. Lördagen den 21 maj sker öppningen i den varsamt renoverade industribyggnaden av Ferdinand Boberg från 1897 – Hus 9 i Gasverksområdet nära Ropsten.

- En av väggarna vid Fridhemsplans tunnelbanestation pryds numera av en ny lång blå SL-vägg med nedslag i kollektivtrafikens historia, nutid och framtid.

1.2 Bedömning av risker och möjligheter

Analys av trafikförvaltningens arbete med riskhantering visar att identifierade risker som bedöms som mycket höga är kopplade till målen avseende Hållbar investeringsutveckling, Ett resultat i balans, samt att Region Stockholms verksamheter är resilienta.

De högst värderade riskerna för verksamhetsåret 2022 är vid denna tertialuppföljning följande:

- risk att investeringar överskrider beslutade ramar och inte når fulla effektmål

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

- risk för intäktsbortfall och felaktig redovisning på grund av byte från SL Access till nytt biljettsystem

- risk för antagonistiskt angrepp

Se vidare kapitel 2.2.1 Arbete med intern kontroll och kapitel 2.2.2 Risker, Åtgärder och kontroller.

Risken för försämring av resultatprognosen för helåret 2022 bedöms som hög och kopplad till den stora osäkerhet som råder gällande indexutvecklingen inom den köpta trafiken samt övriga effekter på kostnader och utgifter på grund av den geopolitiska oron i spåren av Ukrainakriget. Investeringsprogram riskerar samtidigt att försenas på grund av till exempel resurs- och materialbrist och beroendet till utländska leverantörer.

För måluppfyllnad gällande årets resultat, se vidare avsnitt 5.2 Åtgärdsprogram för resultat i balans.

1.3 Ledningens åtgärder

Trafikförvaltningens ledning har tillsammans med medarbetare och chefer fortsatt arbetet med att hantera de ekonomiska och verksamhetsmässiga effekterna av pandemin. Fokus har varit att både upprätthålla ett robust trafikutbud och samtidigt kraftsamla med åtgärder för att få tillbaka resenärer och biljettintäkter efter att restriktionerna släpptes i februari. Förvaltningens ledning har också intensifierat arbetet med att stärka attraktiviteten som arbetsgivare på många sätt. Två års pandemi har påverkat framtidens arbetsliv. Kraven har ökat på större flexibilitet, att utmana rådande arbetssätt och att tänka nytt kring ledarskap. Även regelverken rörande arbetsmiljö, försäkringar med mera är under förändring utifrån de nya förutsättningarna.

Förvaltningen har fortsatt stort fokus på utveckling av verksamheten med tonvikt på ökad styrning och effektivitet i basuppdraget, i enlighet med verksamhetsplan 2022. Under 2022 kraftsamlar verksamheten inom ramen för fyra fokusaktiviteter – kollektivtrafiken efter pandemin, biljett och betal, investeringsstyrning samt intern effektivitet. Samtliga aktiviteter och dess leveranser beskrivs nedan. I bilaga A1 och A2 till tertialrapporten finns till det en sammanfattande lägesbeskrivning av uppdrag från Regionfullmäktige och Trafiknämnd.

1. Kollektivtrafiken efter pandemin.

Aktiviteten syftar till öka kollektivtrafikens attraktivitet, öka förtroendet för SL och utveckla affärssamverkan för att på sikt locka tillbaka resenärerna och återta trafikförvaltningens intäkter. Uppdraget arbetar tvärfunktionellt som en katalysator, både med egna aktiviteter och tillsammans med pågående projekt och program, exempelvis pågår delaktiviteter inom:

- Biljettsortimentet för en anpassning till nya resmönster och behov, bland annat testas en 10/30 biljett i Travis-appen.
- Identifiera och säkerställa hantering av nödvändiga förändringar i trafikutbudet givet nya resebehov, resmönster och marknadspotential.
- Servicetjänster genom att göra fler ytor i anläggningen möjliga för uthyrning till olika servicetjänster (efterfrågade av resenärerna) i enlighet med tidigare beslutad utvecklingsstrategi.
- Reklamaffären för att öka antalet reklambärare samt konvertera till digitala reklambärare.
- Trafikinformation genom att säkerställa framdriften inom flera områden som arbetssätt, styrning, ny digital grundplattform, driftstabilitet av de digitala

systemen, hanteringen av trafikincidenter/störningshantering och analoga som digitala tjänster ut mot resenär.

- Åtgärder om förbättrad kundupplevelse, försäljning och varumärkesvärde.
- Samordna och rapportera trafikförvaltningens övergripande trygghetsaktiviteter samt leda de strategiska aktiviteterna. Ett flertal leveranser inom området ”resenärens trygghet” planeras.
- Genomföra en eller flera piloter gällande automatiserad och triggerbaserad marknadsföring och försäljning mot prioriterade målgrupper.

2. Biljett och betal (byte av SL access)

Nästa generations biljettsystem ska ersätta det befintliga biljettsystemet, SL Access, senast mars 2023. Trafikförvaltningen har sedan flera år tillbaka identifierat risker och erhållit flera revisionsanmärkningar gällande säkerställande av intäktsflöden i det befintliga systemet, och med bytet till nytt biljettsystem kommer detta att åtgärdas.

Målsättningen är att det nya systemet/plattformen ska skapa förutsättningar för fortsatt stabil intäktssäkring från resenärer, säkra god intern kontroll i transaktionsflödet och ge en kostnadseffektiv och framtidssäkrad lösning för resenärerna. En samlad teknisk plattform för hantering av biljetter inklusive betalning, visering, validering och ekonomisk redovisning kommer att kunna uppvisas.

2021 var ett år med många leveranser inom ramen för programmet, bland annat lanserades res med betalkort som på kort tid fått ett fantastiskt mottagande från resenärerna. Under året kommer många nya leveranser, exempelvis ska trafikförvaltningens ombud och spärrkiosker i maj sluta sälja biljetter i SL Access och gå över till att sälja biljetter i det nya biljettsystemet. Det pågår ett intensivt utvecklingsarbete inklusive tester med flera integrerande parter samt med många från trafikförvaltningen involverade.

3. Investeringsstyrning

Utvecklingen av arbetssätt i investeringsprocessen och arbetet med att utveckla och förbättra investeringsstyrningen har pågått under flera år. Styrningen har stärkts och flera revisionsrekommendationer släckts. Den nya åtgärdsvals- och investeringsprocessen i Regionens riktlinje investeringar har implementerats i verksamheten med uppdaterade kalkylmallar och en successiv analysmetod. En omfattande utbildningsinsats med interna aktiviteter pågår. Flera andra aktiviteter pågår också som stärker investeringsstyrningen bland annat att etablera ett trafikförvaltningsgemensamt riskregister, fortsätta arbetet med att utveckla det

strategiska ramverket som stöd för prioriteringar av investeringsbehov avseende såväl ersättningsinvesteringar som nyinvesteringar, samt utveckla ett projektverktyg för ännu bättre styrning av projekt. Trafikförvaltningens investeringsråd har också förtydligats vad gäller rådets funktion som förberedande inför beslut i trafiknämnden och som löpande kontrollant av utvecklingen inom investeringsverksamheten.

4. Intern effektivitet

Trafikförvaltningen har stor potential i att utveckla användandet av digitala teknologier för att förbättra effektiviteten i den interna verksamheten. Flexibelt arbete är här för att stanna och många uppskattar en mix av hemarbete och arbete på kontoret. Detta förutsätter nya tänk och lösningar inom flera områden bland annat ledarskap och organisation, fysisk och digital arbetsplats och effektivisering och digitalisering av interna processer. Aktiviteten är indelad i nedan huvudområden

- *Stärkt ledarskap och organisation*. Här ingår bland annat utveckling och förändring av ledarskapet efter pandemin samt ett omfattande arbete att konsultväxla i flera steg de närmsta åren. Förstudie pågår under våren.

- *Fysisk och digital arbetsplats*. Arbete pågår att utforma kontorslokalerna funktionellt givet de nya förutsättningarna från och med 2022 som innebär en större variation för många medarbetare mellan arbete på kontoret och arbete från hemmet/annan plats. Vidare installeras videoutrustning i alla konferensrum, MS Teams är under utrullning för stärkt samarbete och möjlighet att dela dokument i arbetsgrupper, systemstöd för e-signering är under implementering.

- *Effektivisering och digitalisering av interna processer* har i ett första steg fokus på att förbättra och digitalisera on/off boardingprocessen.

Processorienterat arbetssätt och verksamhetsutveckling

Det sedan flera år viktiga arbetet med att effektivisera och skapa större samsyn kring arbetssätten inom organisationen fortsätter under 2022. Den under 2021 uppdaterade huvudprocesskartan, med sex huvudprocesser, skapar en tydligare överblick över trafikförvaltningens arbetssätt och hur de kopplar an till varandra samt hur de bidrar till att trafikförvaltningens uppdrag i sin helhet kan uppfyllas. Områden med stort fokus är hur förvaltningen prioriterar utveckling av kollektivtrafiksystemet, hur bättre förutsättningar skapas för planeringsfasen i infrastrukturprojekt samt hur förvaltningen på ett framgångsrikt sätt vidmakthåller sina tillgångar.

Under 2022 stärks också arbetet med att lägga grunden för hållbara lösningar för framtiden ytterligare genom att en plan och förberedelser för en framtida

kvalitetscertifiering enligt ISO 9001 tas fram. Målet med kvalitetscertifieringen är att ge trafikförvaltningen fokus och förutsättningar för att på bästa sätt skapa hållbar framgång genom att säkerställa uppfyllnad av krav och förväntningar från kunder och intressenter i takt med omvärldens föränderlighet. Den planering och förberedelse som genomförs under 2022 innefattar att analysera nuläget samt prioritera de åtgärder som behöver genomföras för detta ska bli möjligt att genomföra under 2024.

Intern styrning och kontroll

Under årets inledande månader har internkontrollarbetet fortsatt att stärkas inom flera områden bland annat biljettintäkter, bokslutsprocessen och inköp/upphandling. Vidare pågår arbete med att integrera den systematiska riskhanteringen i verksamhetens processer för att stödja verksamhetsbeslut och förvaltningens uppföljning mot beslutade effektmål.

En första version av ett förvaltningsövergripande riskregister har arbetats fram och diskuterats på avdelning och ledningsnivå under 2021. Arbetet att kvalitetssäkra och uppdatera riskregistret har fortsatt under årets första månader. Ett viktigt syfte med riskregistret är att fungera som stöd för en mer systematisk dokumentation och hantering av identifierade risker i verksamheten. Arbetet fungerar som underlag för framtagande av Plan för intern kontroll.

Under perioden har internrevisionen avslutat en revision av förvaltningens upphandlingsprocess. Granskningen ledde till ett antal iakttagelser och rekommendationer till vilka verksamheten i dialog med internrevisionen har tagit fram åtgärdsförslag. Internrevisionen har under perioden även gjort uppföljningsgranskning i syfte att värdera status för trafikförvaltningens åtgärdsarbete och stänga tidigare iakttagelser.

2 Styrning och ledning

2.1 Mål

2.1.1 Mål och indikatorer

2.1.1.1 Långsiktig ekonomisk uthållighet

2.1.1.1.1 Ett resultat i balans

Den pågående pandemin påverkar resultatet negativt på grund av intäktsbortfall från minskat resande. Periodens ackumulerade resultat uppgår till -440 mkr och understiger periodens budget med -356 mkr. Årsprognos per april uppgår till -1743 mkr och understiger budget med 2147 mkr. I prognosen ingår inget stöd från varken statligt håll eller inom Region Stockholm för intäktsbortfallet kopplat till pandemin.

I enlighet med Regionledningskontorets instruktion avräknas intäktsbortfallet till följd av pandemin vid bedömningen om trafikförvaltningens verksamhetsområden uppnår årets resultatkrav. Exklusive dessa poster uppgår prognosen till 404 mkr vilket är i nivå med budget.

Trafiknämnden har av regionfullmäktige fått ett uppdrag att säkra kostnadskontroll, genomföra kostnadseffektiva upphandlingar och utveckla effektivt resursutnyttjande. Inom deluppdraget att säkra kostnadskontroll arbetar trafikförvaltningen bland annat med utveckling av arbetssätt i investeringsprocessens tidiga skeden, prognoser, dashboard och nyckeltalsuppföljning. Inom deluppdraget att genomföra kostnadseffektiva upphandlingar pågår ytterligare kvalitetssäkring av upphandlingsplanen, och inom ramen för FC-aktiviteten intern effektivitet görs en kraftsamling för att använda interna resurser optimalt, effektivt och hållbart. Se vidare bilaga A1 för mer detaljerad information om status för uppdragen från Regionfullmäktige.

2.1.1.1.2 Hållbar investeringsutveckling

För att uppnå målet hållbar investeringsutveckling har trafikförvaltningen arbetat med ett flertal aktiviteter som ingår i att stärka investeringsstyrningen. Att utveckla och förbättra investeringsstyrning är en omfattande och tidskrävande förändringsresa. Flera aktiviteter pågår bland annat att en fortsatt implementering av den beslutade nya åtgärdsvals- och investeringsprocessen (ÅIP) och en anpassning av den för ersättningsinvesteringar och IT-utvecklingsprojekt. Uppdaterade utvecklingsplaner per trafikslag har tagits fram och en genomförandeplan planeras till hösten.

Under perioden har trafikförvaltningen avslutat åtgärdsval Saltsjöbanan fordon och följdinvesteringar och trafiknämnden beslutat att inleda inriktningsfas. Trafiknämnden har också beslutat om genomförande för fyra fordon på Roslagsbanan efter avslutat åtgärdsval om ersättning X10p. Åtgärdsval bussdepåförsörjning och åtgärdsval framtida trafikstyrningssystem är i slutfas och Stridbecksvalv pågår. Under tertialet har åtgärdsval tonnage och åtgärdsval för elkraft tunnelbana påbörjats.

Nya kalkylmallar och rutiner för stärkt investeringsstyrning har lanserats. Dokumenten beskriver när kalkyler ska genomföras i enlighet med ÅIP samt strukturen för dessa. Genom att enhetligt arbeta enligt de kravställda arbetssätten kan förvaltningen uppnå effektivare investeringsstyrning. Utbildning i de nya mallarna och rutinerna har påbörjats.

Arbete pågår med arbetssätt och processutveckling kring nyckeltal, samt implementation av projektstyrningsverktyg (Antura).

2.1.1.2 En hållbar regional utveckling

2.1.1.2.1 Region Stockholm stärker ett hållbart resande så att klimatpåverkan från transporter minskar

Indikator (rapporteras per månad)[3]	Utfall	Utfall fg år	Prognos-upp-fyllelse	Mål-värde nämnd/ bolag	Mål-värde full-mäktige
Attraktiva resor: Nöjda resenärer *(Regionfullmäktige)*	86%[4]	N/A	●	>=78%	>=78%
Attraktiva resor: Nöjda resenärer - allmän skärgårdstrafik *(Regionfullmäktige)*	93%	N/A	●	>=94%	>=94%
Trygga resor: Trygga resenärer *(Regionfullmäktige)*	76%[5]	N/A	●	>=75%	>=75%
Effektiva resor: Tusental påstigande en vanlig vardag (kollektivtrafik på land) *(Regionfullmäktige)*	2 089	1 617	◆	>=2 306	>=2 306

Resandet med kollektivtrafiken har påverkats kraftigt av pandemin men återhämtar sig nu gradvis. Osäkerheten kring hur resenärsvolymerna kommer att utvecklas är stor och

3 För det nämndspecifika målet Region Stockholm stärker ett hållbart resande så att klimatpåverkan från transporter minskar finns förutom de av Regionfullmäktige beslutade indikatorerna även indikatorer som är beslutade av trafiknämnden. De av trafiknämnden beslutade indikatorerna är en nedbrytning av de övergripande indikatorerna, se bilaga indikatorer beslutade av nämnd.

4 Under januari och februari var bussarnas framdörrar stängda till följd av covid-19 varför ingen mätning kunde genomföras

5 Under januari och februari var bussarnas framdörrar stängda till följd av covid-19 varför ingen mätning kunde genomföras

beror på såväl myndigheters råd och rekommendationer som på eventuella beteendeförändringar hos resenärerna. Bedömningen är att antalet resenärer kommer att vara fortsatt begränsat under en tid även efter pandemin, se vidare kapitel 3.1 Resande.

Arbetet med återtagande av resenärer och intäkter genom att utveckla kundupplevelsen och kollektivtrafikens konkurrenskraft har fortsatt med full kraft under 2022.

Trafikleveransen är stabil och resenärerna är nöjda. I ombordundersökningen upplevd kvalitet, som kunde startas upp igen i mars för samtliga trafikslag, var andelen nöjda resenärer den högsta någonsin 86 procent för landtrafiken och höga 93 procent för skärgårdstrafiken.

Många arbeten och projekt pågår inom trafikinformationsområdet och flertalet projekt följer i stort tidplanen enligt prioritetsordning realtid, störningsinformation och beläggningsgrad. Exempel på projektleveranser finns inom anropstyrd trafik, fordonspositioner för tunnelbana, skyltar på strömkajen som kan ta emot störningsinformation från trafikledningen, samt beläggningsprognoser för buss, pendel och tunnelbanan.

En ny generation biljettsystem ska ersätta det befintliga biljettsystemet, SL Access, senast mars 2023. Genom innovation och digitalisering utvecklas och implementeras attraktiva tjänster som sänker trösklarna för resenärer och skapar förutsättningar till avvecklingen av SL Access. Det gamla biljettsystemet håller på att fasas ut och ett nytt system fasas in. Biljettautomaterna har därför börjat stängas ner stegvis, och i höst stängs de sista automaterna.

Inom biljettsortimentsarbetet utvärderas den nya 10/30-biljetten under våren och ytterligare biljettyper utreds. Under våren har försäljningskommunikationen trappats upp rejält med utökad synlighet för res med betalkort, SL-app och nytt SL-kort. Förvaltningen har också återupptagit trygghets- och klimatkommunikation för att bidra till ett ökat resande. Fortsatt arbete pågår även med att erbjuda utökade ytor för reklam och service (varuautomater, butiker, caféer etc.) i stationer och anläggningar. Nya ytor rullas ut löpande.

Under mars månad uppmättes hela 76 procent trygga resenärer bland de som reser ensamma på kvällar och helger i SL-trafiken. Resultatet överstiger inte bara regionens mål om 75 procent, det är också det högst uppmätta trygghetsresultatet någonsin i SL-trafiken.

Arbetet med ökad trygghet i och i anslutning till kollektivtrafiken har fortsatt. Trygg stationsbesiktning har genomförts på röda linjens stationer. En tjänstedesignstudie har påbörjats angående förslag till åtgärder för att öka kvinnors trygghet på stationer. Ett pilotförsök med flexibla nattstopp är inplanerat sensommar och skall pågå i sex månader.

Användningen av artificiell intelligens i driften av rulltrappor och hissar har fortsatt att utvecklas och systematiseras för att förebygga driftstopp, och en pilot pågår och utvärderas löpande.

Trängseln är en av Stockholmsregionens växande utmaningar och behovet av framkomlighetsåtgärder är fortsatt stort. Trafikförvaltningen har ett pågående uppdrag att utveckla framkomligheten inom busstrafiken och fokus innevarande år är att involvera fler kommuner i genomförandet av ett utvecklat stomlinjenät. Särskilda åtgärder för ökad framkomlighet på stomlinje 176/177 fortsätter och dialog med berörda parter pågår så att framkomligheten förbättras successivt.

Trafikförvaltningen utreder även möjligheten att förbättra integreringen av cykel i kollektivtrafiken, och som första steg har en inventering av cykelparkeringar vid kollektivtrafiken genomförts. En pilot med cykel på lokalbana förbereds och planeras att genomföras under sommarperioden med en utvärdering därefter.

Den 15 mars fattade trafiknämnden beslut om Region Stockholms Sjötrafikutredning som stakar ut den långsiktiga inriktningen för regionens sjötrafik. Förslaget är att tyngdpunkten ska ligga på fler och mindre, snabbgående fartyg för att underlätta för de som bor och verkar i skärgården. Trafik från Strömkajen kommer finnas kvar men anpassas bättre efter säsong.

Inom sjötrafiken pågår även arbete med utveckling av bryggor och replipunkter genom att till exempel uppdatera riktlinjer mer i enlighet med de för resenärsservicen på land. Nya riktlinjer för trafikbryggor beräknas vara klara i mitten av maj 2022. Arbetet med att få väderskydd på plats vid bryggor pågår och mellan 5-10 väderskydd kommer att monteras i sjötrafiken under 2022.

En utveckling av trafikinformationen inom sjötrafiken pågår i syfte att ge den samma struktur som den för SL. Ett försök har inletts i och med EU-projektet ArcGate där bland annat tre digitala skyltar har satts upp i skärgården för att visa dynamisk trafikinformation. Försöket med pendelbåtslinje 83 (Rindö-Waxholm-Stockholm) utvärderades under hösten 2021 och nuvarande tilläggsavtal gäller fram till 31 december 2022 och ingår i E39B-avtalet. Nytt tilläggsavtal kommer att tecknas inom ramen för frivolymer kopplat till E39B-avtalet.

Betydande insatser görs även på investeringssidan för att möta regionens behov av kollektivtrafik. Under perioden har regionfullmäktige godkänt ett förnyat genomförandebeslut för Tvärbanan norr Kistagrenen som, när allt är klart, kommer knyta ihop arbetsplatser i norr med bostadsområden i söder. På sin väg kommer spårvagnarna att stanna vid viktiga knutpunkter i tre kommuner: Stockholm, Sundbyberg och Sollentuna. Det ger möjlighet till kortare restider och till smarta byten till tunnelbana, pendeltåg och bussar.

Fullmäktige har även tagit ett genomförandebeslut gällande modernisering av manöversystem för tunnelbanans röda och blå linje vilket innebär att

trafikförvaltningen har möjlighet att initiera genomförandefas. I trafiknämnden i april togs viktiga beslut för att säkra framtidens kollektivtrafik i Nacka. Det handlar om Saltsjöbanans upphöjning och ny bussterminal i Nacka centrum. Arbetet med objekten inom Sverigeförhandlingen fortsätter, enligt ingångna överenskommelser om tidigareläggning och förskottering av Spårväg Syd och Roslagsbanan till City.

Fredag 8 april öppnade den ombyggda stationsbyggnaden i Märsta. Bygget har pågått sedan 2021. Nu finns flera sittplatser, mer utrymme, och bättre tillgänglighet för funktionsnedsatta. En del nödvändiga underhållsarbeten har utförts i samband med ombyggnationen, exempelvis har ventilationen förbättrats. Den nya fräscha stationsbyggnaden förbättrar inte bara personalens arbetsmiljö, utan ökar också den allmänna trivseln. Antalet spärrar har utökats från fyra till sju, vilket bidrar till ett bättre resenärsflöde till och från plattformen.

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

2.1.1.2.2 Region Stockholm är tillgänglig för alla och bemötandet likvärdigt

Trafikförvaltningen tillämpar Sveriges regioners uppförandekod för leverantörer för att främja hållbara leverantörskedjor, och arbetar systematisk för att beakta sociala hållbarhetsaspekter. Vid samtliga upphandlingar kompletteras därför uppförandekoden med en kravbilaga avseende social hållbarhet inklusive folkhälsokonsekvensanalyser som anpassas efter den typ av upphandling som genomförs. Under 2022 fortsätter samarbetet med Skånetrafiken, Västtrafik och Trafikförvaltningen i syfte att harmonisera tillämpningen uppförandekoden inom drift och utveckling av kollektivtrafiken.

Den faktiska tillgängligheten följs upp genom mätningar i spårtrafiken (stationer och fordon), alla bussar, samt de 100 största bytespunkterna för att kunna genomföra åtgärder och successivt öka tillgängligheten. Ledsagning erbjuds inom samtliga trafikslag och även på stora bytespunkter mellan land- och sjötrafik.

Flera aktiviteter är under genomförande för att öka tryggheten för resenärer, bland annat har stationsbesiktningar genomförts på röda linjens stationer varav fem stationer föreslås upprustningsåtgärder. En studie har påbörjats för att ta fram förslag till åtgärder för att öka kvinnors trygghet på stationer och studenter har fått i uppdrag att under våren se över möjliga åtgärder för att öka tryggheten i angränsning till stationer. Studie inför upphandling egendomsskydd som omfattar analys- och bevakningstjänster har påbörjats.

Utbildningsprogram för förvaltningens medarbetare genomförs avseende olika aspekter av social hållbarhet liksom arbete med att identifiera och värdera sociala

konsekvenser i olika studier och utredningar. Under året har exempelvis en utbildning avseende tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, äldre och barn återupptagits. Kursen är obligatorisk för alla nyanställda på trafikförvaltningen.

2.1.1.2.3 Till år 2030 har Region Stockholms totala klimatpåverkan halverats jämfört med 2019

Under perioden har en uppdragsanalys för uppdraget från Regionfullmäktige att ”Fortsätta den gröna omställningen i kollektivtrafiken" tagits fram. Syftet med uppdraget är att stärka energieffektiviseringsarbetet. Arbetet pågår under hela 2022 och ska föreslå en plan med åtgärdsförslag för åren 2023-2030.

Trafikförvaltningen har under året också fortsatt arbetet med en klimatsårbarhetsanalys för SL:s tillgångar och kollektivtrafikdrift vilken förväntas presenteras i trafiknämnden under hösten 2022.

Trafikförvaltningen arbetar även systematiskt med energieffektivisering i fastigheter, fortsatt utfasning av farliga kemikalier i underhållsverksamheten samt i det längre perspektivet ställa om fordonsparken så att förnyelsebara drivmedel nyttjas i större omfattning.

Inom trafiken har 50 procent förnybart bränsle i sjötrafiken uppnåtts. Direktiven för upphandling av pendelbåtsförsökslinje 84 har kravställningen emissionsfri drift. Vidare stöttar förvaltningen projekt Candela med sakkompetens för att möjliggöra försök med elektrisk bärplansbåt under 2023.

Kravställning i trafikavtal E37C Huddinge-Botkyrka-Söderort som tilldelats Nobina och med trafikstart 2023 innefattar 190 elbussar. Beslutad förlängning av E22 för trafikområden Innerstaden och Lidingö medför introduktion av 15 helelektriska ledbussar från och med sommar 2022.

Inom investeringsprojekt är processutveckling för, och kartläggning av, hela inriktningsfasen inplanerat under 2022. I denna fas skall alla nya projekt göra klimatberäkningar med mål att minska klimatpåverkan med 15 procent.

Se vidare bilaga A1 Uppdrag Regionfullmäktige "Kartlägga dagens infrastruktur för emissionsfria drivmedel och behov av framtida utbyggnad, samt utreda vilka linjer som kan köras på el och vätgas"

Se vidare bilaga A1 Uppdrag Regionfullmäktige "Fortsätta den gröna omställningen i kollektivtrafiken (enligt specifikation)"

Se vidare bilaga A2 Uppdrag Trafiknämnden "Genomföra en utredning och ett pilotförsök för att minska koldioxidutsläppen genom energisparkrav i sjötrafiken"

2.1.1.2.4 2035: Region Stockholms verksamheter är resilienta

Trafikförvaltningen har en väl fungerande metodik för krishantering inklusive regelbundna krisledningsövningar.

En ny säkerhetsskyddanalys är framtagen och beslutad. Arbetet med säkerhetsskyddsplan pågår enligt plan.

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

Signalskyddsförmåga är på plats, utredning avseende viss utrustning pågår.

Trafikförvaltningens ledningsgrupp har fått en grundläggande utbildning i totalförsvar.

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

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

2.1.1.2.5 Kärnverksamheten ska prioriteras

Trafikförvaltningens budget för de administrativa kostnaderna förväntas hållas enligt prognos per april. För att klara målet har många vakanser hållits inne och ersättningsrekryteringar beslutas noggrant, vilket betyder att det är ett tufft resursläge på trafikförvaltningen.

Trafikförvaltningen är en beställarorganisation för att planera, utveckla och handla upp trafik inom givna ekonomiska ramar. Den del av organisationen som regionledningskontoret definierar som administration bildar tillsammans med övrig kärnverksamhet en naturlig helhet i leveranserna, varför indikatorn så som den är definierad i nuläget riskerar att ge oönskade effekter på verksamheten.

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Prognos-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
Administrativa kostnader ska minska *(Regionfullmäktige)*	161	145		531	Enligt budget

Kommentar

Administrationskostnaderna uppgår i prognos per april till 528 mkr vilket är 3 mkr lägre än budgeterat. Det ackumulerade utfallet per april uppgår till 161 mkr och är 17 mkr lägre än periodens budget. Målet bedöms därmed uppnås.

2.1.1.2.6 Hög innovations- och digitaliseringsgrad

Trafikförvaltningen har stor potential i att nyttja digitala teknologier för att skapa nya eller förändra befintliga affärsprocesser. Rätt nyttjat kommer det ge trafikförvaltningen högre kundnöjdhet, bättre kontroll och högre effektivitet i den interna verksamheten.

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

Trafikförvaltningen har en hög grad av digitalisering inom flertal områden bland annat i form av trafikinformation, biljett- och betaltjänster, trafikmätningar och trygghetsområdet. Inom trafiksäkerhet och trygghet arbetar förvaltningen med ett videoanalysprojekt, vilket är ett AI/maskinlearningprojekt som ger ett automatlarm då någon går ner på spåret. Tekniken kan bidra till att stoppa suicidala personer. Arbetet med detta projekt kommer fortsatt utvecklas under 2022.

En innovationsprocess är implementerad i trafikförvaltningen och förvaltningens förslag på innovationer mognadsprövas löpande. Trafikförvaltningen deltar sedan januari 2021 i regionens innovationsfond och deltar i en test- och demonstrationsmiljö, Integrated Transport Research Lab, inom ramen för regionens partnersamverkan med KTH. Trafikförvaltningen deltar och leder flera projekt med stöd av Vinnova och andra partners.

Effektivisering och digitalisering av interna processer har i ett första steg fokus på att förbättra och digitalisera on/off boardingprocessen

2.1.1.2.7 Bidra till ett transporteffektivt samhälle i Stockholmsregionen

Trafikförvaltningen bidrar till utvecklingen för ett transporteffektivt samhälle i Stockholmsregionen genom flertalet aktiviteter. Framtagandet av Kollektivtrafikplanen syftar till att beskriva kollektivtrafikens utveckling på lång sikt och hur den utvecklingen bör se ut för att uppnå de regionala målen i det regionala

trafikförsörjningsprogrammet och RUFS 2050. Ett förslag till Kollektivtrafikplan är framtaget och inväntar beslut av trafiknämnden. Planen planeras att tas upp i trafiknämnden i maj. Arbetet med ett nytt trafikförsörjningsprogram pågår och det väntas kunna antas vid årsskiftet 2023-2024.

Inom framkomlighetsåtgärder bedrivs en åtgärdsvalsstudie för förbättrad framkomlighet i stomlinjenätet tillsammans med Trafikverket och berörda kommuner. Det gemensamma arbetet fortsätter under 2022 och syftar till att få ett ökat genomförande av framkomlighetsåtgärder och utveckling av busstrafiken genom en ökad samverkan under hela processen från tidig planering till åtgärd och inte bara under den tid som arbete med åtgärdsvalsstudierna pågår.

Ett arbete kring bytespunkterna i regionen är under planering för uppstart. Arbetet kommer att pågå under hela 2022 och första kvartalet 2023. Arbetet syftar till att få fram ett effektivt arbetssätt och transparanta prioriteringar i arbetet med bytespunkter, bidra till enkel och underbyggd dialog och samverkan kring bytespunkter samt att vara ett underlag till strategisk utveckling av och bibehållen funktionalitet i kollektivtrafiksystemet.

2.1.1.3 Hållbar arbetsgivare

2.1.1.3.1 Region Stockholm - attraktiv arbetsgivare

Flertalet av de indikatorer som trafikförvaltningen mäter internt (till exempel AVI, JÄMIX, Sjukfrånvaro totalt, korttid och långtid) har ett utfall över mål under första tertialet. Trafikförvaltningens står sig även väl i den externa benchmark som fås genom Nyckeltalsinstitutets undersökningar/index AVI och JÄMIX.

Från och med 1 januari 2022 har medarbetare och chefer på trafikförvaltningen möjlighet att efter överenskommelse teckna individuella avtal om distansarbete. Så här långt har drygt 330 avtal tecknats.

Årets process för mål, kompetens och lön har genomförts under perioden. PU-samtal har genomförts, ett av årets viktigaste samtal mellan chefer och medarbetare som värderar och synliggör arbetsinsatser, motiverar utveckling och är grundläggande för den årliga löneöversynen.

Vårens program för Hälsospåret har presenterats. Innehållet baseras på resultatet av hälsoundersökningen ”Hälsokollen” som genomfördes hösten 2021 samt enkät/utvärdering av Hälsospåret 2021. Resultatet visar ett behov av att fokusera på fysisk aktivitet och återhämtning för att möta signaler på ökat stillasittande samt upplevelse av stress och oro.

Sex examensjobb för studenter pågår och ett sjunde är redan klart. Parallellt med detta pågår fem stycken praktiksamarbeten LIA = lärande i arbete via yrkeshögskola.

En hedersbelöning, med ceremoni och utdelning av gåva, för tio medarbetare med 30 år i tjänst eller 25 år med avgång i pension, har hållits i trafikförvaltningens lokaler och tillsammans med ordförande och förvaltningschef.

Det är ett fortsatt ansträngt resursläge på trafikförvaltningen med en fortsatt restriktiv hållning till utökning av personalramen. Detta samtidigt som kraven på verksamheten ökat i form av ett större uppdrag. Antalet tillsvidareanställda viker fortsatt nedåt vilket påverkar resursläget. Bakomliggande orsaker är avvaktan med att starta ersättningsrekrytering, ökat antal avgångar samt att de tillsättningar som görs är med en hög grad av interna kandidater (interna rörligheten ligger på drygt 30 procent). Arbetsmiljön påverkas negativt av detta.

Framåtriktat kommer personalomsättningen stiga kopplat till att konkurrensen om arbetskraften hårdnar samtidigt som rekryteringsbehovet och takten ökar kopplat till omorganisationer och verksamhetens utökade uppdrag.

Kompetensplanering/-kartläggning pågår och är grunden för planering av fortsatta kompetensutvecklingsinsatser. Arbetet är långsiktigt och kommer att fortsätta under 2022.

Arbetet pågår enligt plan i de delar som omhändertas inom ramen för trafikförvaltningens Kompetensförsörjningsråd samt på avdelningsnivå där avdelningschef tillsammans med HR-partner utmanar respektive chef kopplat till uppkomna rekryteringsbehov.

Sammanfattningsvis så bedöms målet Attraktiv arbetsgivare vara delvis uppnått och de delområden som backar utvärderas och åtgärder planeras för att bryta negativ trend. Se vidare kapitel 4 Personal.

2.2 Intern kontroll

2.2.1 Arbetet med intern kontroll

Trafikförvaltningen arbetar i enlighet med Riktlinje för intern kontroll för Region Stockholm (RS2019-0866). Utvecklingen och effektiviseringen av arbetet med den interna kontrollen fortsätter och kommer att vara fortsatt högt prioriterat under 2022.

Covid-19 pandemin har kraftigt påverkat trafikförvaltningens verksamhet och ekonomi. Under 2022 kommer det vara stort fokus på att få tillbaka resenärerna till kollektivtrafiken.

Med anledning av den säkerhetspolitiska utvecklingen i Ukraina följer trafikförvaltningen situationen noga, genomför vid behov förberedande åtgärder och analyserar vilka konsekvenser situationen kan få för verksamheten och för kollektivtrafiken inom Region Stockholm. Samverkan med myndigheter och andra aktörer sker kontinuerligt.

För det aktuella verksamhetsåret finns en risksammanställning avseende trafikförvaltningens mest väsentliga risker som följs upp med kontroller och åtgärder. Genom den tertialvisa ledningsrapporteringen görs uppföljning som redovisas i särskild ordning till regionledningskontoret och trafiknämnden.

Det är en stegvis förändringsresa för trafikförvaltningen att säkra en korrekt värdering av förvaltningens förmåga att uppfylla verksamhetens mål. Det krävs en utvecklad ansats som bland annat inkluderar en grundlig genomgång av verksamhetens processer på samtliga nivåer, identifierade risker, identifierade kontroller, identifierade åtgärder och uppföljning av kontroller och åtgärder. Det pågår ett arbete med att fortsatt etablera en huvudprocesskarta vilket är starten för den förändringsresa som påbörjats mot ett tydligare processorienterat arbetssätt.

En gemensam sektion för risk och internkontroll är etablerad sedan hösten 2019 för att vidareutveckla riskhantering och internkontroll inom trafikförvaltningen. Under 2020 och början av 2021 har styrande dokument uppdaterats och beslutats av förvaltningschefen och implementering av dessa rutiner har påbörjats. Detta utvecklingsarbete kommer att fortsätta under 2022. Syftet är att mer i detalj tydliggöra och konkretisera arbetet med risk och internkontroll inom trafikförvaltningen. Arbete har påbörjats med ett generellt ramverk för internkontroll genom att kartlägga och bryta ner processer i delprocesser samt att definiera kontroller. En ytterligare utveckling är även framtagandet av ett riskregister, vilket ska ge en bättre heltäckande bild av de risker som finns inom trafikförvaltningens verksamhet. Riskregistret ska fungera som ett komplement och underlag till arbetet med plan för intern kontroll. Arbetet med riskregistret har påbörjats under 2021 och kommer att fortsätta att utvecklas och implementeras under 2022.

Trafikförvaltningens samlade bedömning är att det planerade arbetet med att säkra den interna kontrollen under perioden har utförts som planerat.

2.2.2 Risker, åtgärder och kontroller

Enligt trafikförvaltningens rutin för framtagande av Plan för intern kontroll för ett visst verksamhetsår görs riskanalyser i verksamheten både på avdelningsnivå och av trafikförvaltningens ledningsgrupp. På ledningsnivå redovisas de övergripande riskerna.

Förvaltningschefen tar beslut om vilka identifierade risker som bedöms ha störst verksamhetsövergripande påverkan, kontroller säkras och åtgärder följs upp av trafikförvaltningens ledningsgrupp under kommande verksamhetsår. Dessa risker ligger till grund för trafikförvaltningens Plan för intern kontroll.

Analys av trafikförvaltningens arbete med riskhantering visar att identifierade risker som bedöms som mycket höga är kopplade till målen avseende Hållbar investeringsutveckling, Ett resultat i balans, samt att Region Stockholms verksamheter är resilienta.

De högst värderade riskerna för verksamhetsåret 2022 är vid denna tertialuppföljning följande:

- risk att investeringar överskrider beslutade ramar och inte når fulla effektmål
- risk för att minskade intäkter och begränsade möjligheter att reducera kostnaderna i motsvarande grad resulterar i en ekonomi ur balans och en mindre attraktiv kollektivtrafik på sikt
- risk för intäktsbortfall och felaktig redovisning på grund av byte från SL Access till nytt biljettsystem
- risk för antagonistiskt angrepp

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

Under perioden har arbetet med kontroller och åtgärder fortsatt för att minska sannolikheten och konsekvensen för riskerna. Riskvärderingen för flertalet av riskerna är oförändrade i förhållande till när de identifierades i samband med verksamhetsplaneringen för 2022. Riskvärderingen är dock förändrad för några.

Riskvärderingen har sänkts för risken Förmår ej nå trafikförvaltningens mål om ökad trygghet för resenärer i och i angränsning till kollektivtrafiken. Denna förändring beror på att mätningar som nu genomförs av trygghet uppvisar liknande nivåer som innan pandemin.

Däremot har riskvärderingen höjts för Risken för intäktsbortfall och felaktig redovisning på grund av byte från SL Access till nytt biljettsystem. Detta beror på att datumet för nedstängning av SL Access närmar sig och flera delar återstår i arbetet med att ersätta detta system. På grund av att tid/resurser inom ramen för projektet inte finns har ett antal aktiviteter och viss utveckling som tidigare varit planerat att ingå i programmet skjutits fram eller prioriterats bort.

Kontroller och åtgärder följs upp enligt plan. Arbetet med att utföra kontroller och åtgärder sker som planerat med undantag för några förseningar gällande utvecklingsarbete. För några åtgärder bedöms önskad effekt som osäker att uppnå och dessa åtgärder behöver ses över.

3 Verksamhet

3.1 Resande i kollektivtrafik

Resande: Redovisning av antal resande i tusental per trafikslag[6] jämfört med budget och föregående år, samt prognos. Kollektivtrafik på vatten innefattar skärgårdstrafik och pendelbåtslinjer.

Resande kollektivtrafik (totalt tusental)	Utfall ack 2203	Utfall ack 2103	Förändr. 2203-2103	Prognos 2022	Budget 2022	Avvik PR-BU	Bokslut 2021
Kollektivtrafik på land, genomsnitt påstigande	2 089	1 617	29,2%	2 277	2 306	-29	1 765
Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt	686	414	65,7%	5 220	4 571	649	4 176

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

Utfall i jämförelse med föregående år

Kollektivtrafik på land, genomsnittligt påstigande[7]
Resandet har minskat till följd av covid-19 men en gradvis ökning sker nu sedan restriktionerna släpptes i februari 2022. Antalet genomsnittligt påstigande en vanlig vardag uppgår till 2 089 tusen vilket är en minskning med 31 procent jämfört med normalåret 2019. Resandet med lokalbana och pendeltåg har återhämtat sig mer än det för buss och tunnelbana. För vidare detaljer kring resande per trafikslag se bilaga indikatorer beslutade av trafiknämnd.

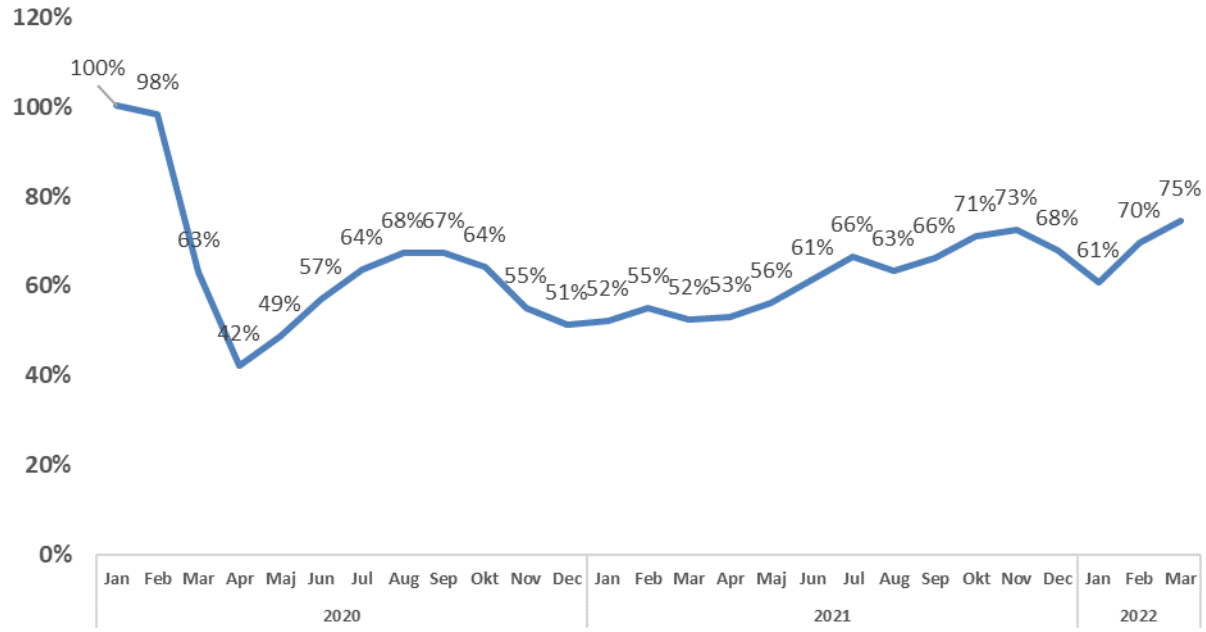
I december 2021 återinförde Folkhälsomyndigheten ett antal rekommendationer för att bromsa smittan varav delar berörde kollektivtrafiken. Minskningen av antal påstigande jämfört med 2019 är hänförligt till covid-19 och de rekommendationer som har getts av Folkhälsomyndigheten, samt förändrade resmönster till följd av pandemin.

De månadsvisa utfallen i förhållande till normalåret 2019 illustreras i nedan diagram. Utfall för april är inte klart vid tiden för denna rapport, men indikationer från veckovis uppföljning av spärrpassager inom tunnelbana och järnväg pekar på ett fortsatt ökat resande under april månad.

6 Redovisning sker med en (1) månads fördröjning

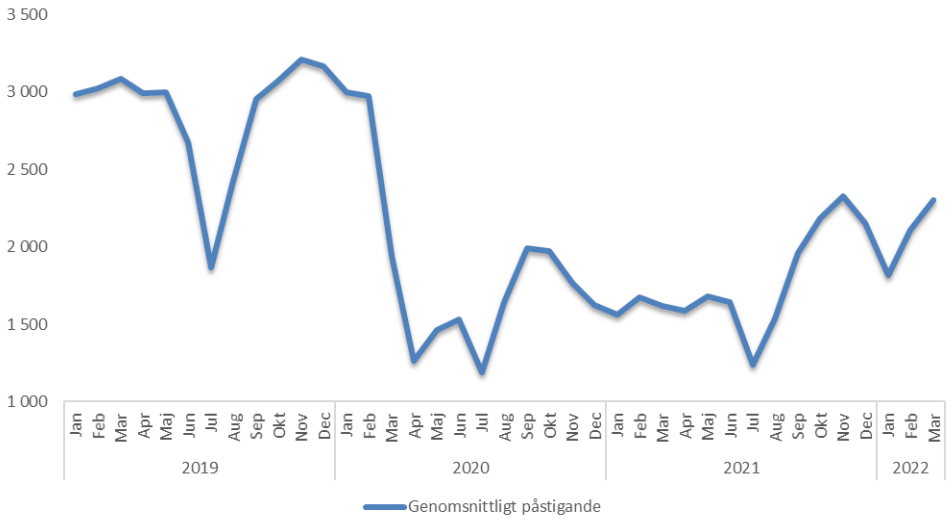
7 Resandeutvecklingen i kollektivtrafiken på land, mätt som antal genomsnittligt påstigande budgeterades till 2 306 tusen genomsnittligt påstigande per vanlig vardag. Antalet genomsnittligt påstigande varierar med tid på året. Under sommaren har alla trafikslag färre genomsnittligt påstigande än under vintermånaderna.

Diagram: Resande (antal genomsnittligt påstigande en vanlig vardag) i kollektivtrafiken på land per månad i förhållande till normalåret 2019



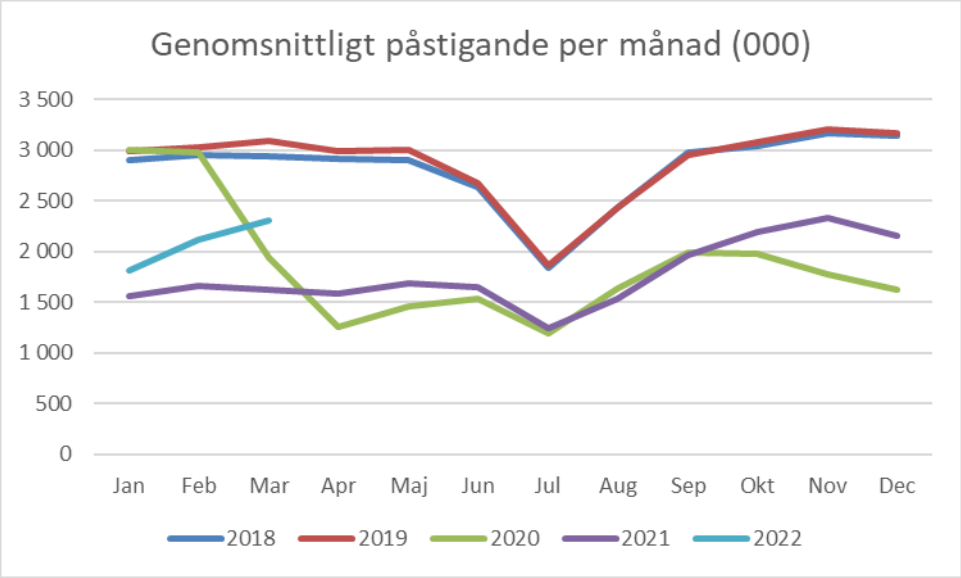
Det normala säsongsmönstret, med lägre resande under sommarperioden, ses år 2019 i nedan diagram, utvecklingen av pandemin har därefter ändrat mönstret.

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



I de månadsvisa utfallen noteras nedan att resandet de fem senaste månaderna ligger över motsvarande period föregående år.

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



Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt
Antalet påstigande uppgår 686 tusen vilket är en ökning med 14 procent jämfört med normalåret 2019. Pendelbåtstrafiken ökade med 26 procent medan skärgårdstrafiken minskade med 19 procent. Ökningen inom pendelbåt beror på nytt trafikavtal (Linje 80 sjövägen) med fler avgångar och högre kapacitet, samt den nya försökslinjen Linje 83.

Prognos i jämförelse med budget

Kollektivtrafik på land, genomsnittligt påstigande och Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt

Budget 2022 bygger på 80 procent resande jämfört med 2019.

Aktuell helårsprognos kollektivtrafik på land bygger på omkring 80 procent, där resandet i slutet av året uppgår till omkring 90 procent. Osäkerhet råder dock kring resandeutvecklingen framgent, till exempel påverkan av ett ökat distansarbete, takten i länets befolkningsökning, eventuella nya vågor av pandemin, och förändrade resmönster.

I trafikförvaltningens scenario för resande har ett flertal faktorer vägts in, både risker och möjligheter. Exempel på dessa är smittspridning och myndighetsrestriktioner, distansarbete, geopolitik, konjunktur, förändrade resvanor, klimataspekter, inflation

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

Aktuell helårsprognos kollektivtrafik på vatten uppgår till omkring 90 procent jämfört med 2019 års nivå.

3.2 Avtal och upphandlingar

Arbete med upphandlingar och avtal har påverkats av pandemin. Givet rådande omständigheter förlängdes de interimistiska tilläggsavtalen till trafikavtalen (som reglerade centrala drifts- och ersättningsfrågor) till och med den 28 februari. I och med återgång till ordinarie trafikavtal från och med den 1 mars har tilläggsavtal för att hantera VBP-ersättning[8] och trafikutbud för 2022 tecknats med Arriva, Keolis och Nobina.

Driftstart avseende Roslagsbanan med nya trafikutövaren Transdev skedde den 15 april medan driftstarter av busstrafik i Norrtälje (Transdev) och Norrort (Transdev) sker i tredje respektive fjärde kvartalet 2022. I upphandlingarna av busstrafik inom Nacka/Värmdö (E36C) och Huddinge/Botkyrka/Söderort (E37C) fattade trafiknämnden tilldelningsbeslut i oktober 2021. Upphandlingarna är överprövade och dom från förvaltningsrätten i Stockholm förväntas under andra kvartalet 2022.

Projektet avseende upphandling av kommande tunnelbaneavtal (E40) pågår i full omfattning. Kvalificering beräknas inledas under tredje kvartalet 2022. Upphandlingen av nya pendelbåtsförsökslinjen L84 mellan Värmdö och Strömkajen avbröts i mars kopplat till upphandlingstekniska skäl. Nytt upphandlingsdokument kommer publiceras i närtid.

Upphandlingarna av nya underhållsavtal för bana, el och signal (UH2024) pågår med fokus på bearbetning av tidplan och omfattning.

De avtal för ordningsvakter som tidigare överprövats har nu godkänts vilket innebär att avtal med Avarn Seurity (syd), Rapid (nord), och CSG (city) startar upp 1 augusti. Trafikförvaltningens ordningsvaktsaffär är den största i landet. Avtal för trygghetsvärdar har i mars också tilldelas Rapid. Detta avser i huvudsak ombordpersonal och startar upp 1 juli.

[8] VBP = verifierad betalande påstigande

4 Personal

Hantering av covid-19 pandemin kopplat till trafikförvaltningens uppdrag samt implementering av arbetssätt kring distansarbete har fortsatt att prägla verksamheten. Från och med 1 januari 2022 har medarbetare och chefer på trafikförvaltningen möjlighet att, efter överenskommelse med närmsta chef, teckna individuella avtal om distansarbete. I och med att restriktionerna kopplade till covid-19 släpptes i februari tillämpades en successiv återgång till arbete på kontoret i en omfattning om minst en-två dagar per vecka. Från den 1 april sker arbetet fullt ut från kontoret om inte individuellt avtal om distansarbete tecknats.

Såväl fysisk som psykosocial arbetsmiljö har varit i fokus. Under året har flertalet rutiner och inriktningar tagits fram och implementerats med anledning av hemarbete och nya arbetssätt. Distansarbete har tillämpats i stor utsträckning till följd av restriktioner utfärdade av Region Stockholm. Arbetssätt och mötesstrukturer har förändrats till mer digitala.

Som arbetsgivare vill trafikförvaltningen uppmuntra till hållbara hälso- och levnadsvanor där återhämtning och fysisk aktivitet är en naturlig del av arbetsdagen. Därför erbjuds anställda medarbetare förmånen Hälsokollen som är en webbaserad hälsoenkät och ett uppföljande hälsosamtal via video eller telefon med en sköterska hos hälsovårdsföretaget Feelgood. Resultatet av höstens hälsoundersökning ”Hälsokollen” visar på ett ökat stillasittande samt en upplevelse av stress och oro. Vårens program för Hälsospåret har utformats för att inspirera till ökad fysisk aktivitet och återhämtning.

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

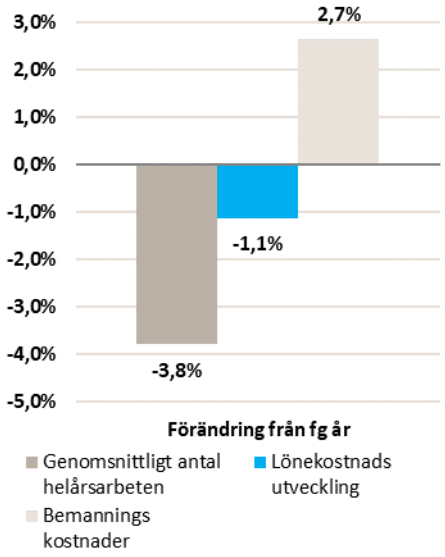
Inom ramen för FC-aktivitet Intern Effektivitet återfinns följande delprojekt där HR har ett delansvar eller deltar: stärkt ledarskap, stärkt organisation (konsultväxling), effektivisering och digitalisering av interna processer (pilot: onboarding).

För att möta de förändrade kompetensbehov som verksamheten identifierat för att klara uppdrag och nå mål under den kommande perioden har ett arbete påbörjats inom avdelningarna med att översätta verksamhetens utmaningar och behov till kompetensbehov och kompetensplaner. Ett tvärfunktionellt kompetensförsörjningsråd har etablerats och träffas regelbundet för att ta ett helhetsansvar för det kompetensförsörjningsbehov som avdelningarna identifierar.

Se även kapitel 2.1.1.3 Hållbar arbetsgivare.

4.1 Helårsarbeten

Bemanning: Redovisning av helårsarbeten och bemanningskostnader



Genomsnittligt antal helårsarbeten har minskat 3,8 procent jämfört med samma period föregående år och uppgår till 839. De direkta lönekostnaderna minskar till följd av detta. Totala bemanningskostnaderna ökar jämfört med samma period föregående år till följd av högre pensionskostnader och intag av resurskonsulter.

Helårsarbeten	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år	Prognos år	Budget år	Budget avvik.
Personal - Helårsarbeten	839	886	-47	-3,8%	886	886	0

Utfall i jämförelse med budget

Antalet helårsarbeten per mars understiger antalet i budget. Även bemanningskostnaderna understiger budget, främst genom lägre kostnader för anställd personal till följd av vakanser och frånvaro, vilket delvis motverkas av kostnader för intag av resurskonsulter.

Prognos i jämförelse med budget

Budget 2022 omfattar full bemanning avseende helårsarbeten, såväl i antal som kostnader. Inhyrd personal budgeteras därmed inte. I prognosen är antal helårsarbeten detsamma som i budget och bemanningskostnaderna beräknas överstiga budget marginellt, främst beroende på högre pensionskostnader.

5 Ekonomi

5.1 Resultat

Resultaträkning: Trafikförvaltningens resultat 2022 jämfört med budget samt resultat 2021. Verksamhetsinterna intäkter och kostnader ingår ej i resultaträkningen nedan.

Resultat (mkr)	Ack utfall 2204	Ack budget 2204	Avvik utf-bu 2204	Ack utfall 2104	Föränd fg år %	Prognos 2022	Budget 2022	Avvik PR-BU	Bokslut 2021
Verksamhetsanslag	3 490	3 490	0	3 372	3,5%	10 469	10 469	0	10 117
Biljettintäkter	2 446	3 091	-645	1 494	63,7%	7 756	9 904	-2147	5 926
Uthyrning fordon	462	469	-6	462	0,1%	1 394	1 389	5	1 387
Uthyrning lokaler	299	301	-2	287	4,2%	920	903	17	874
Reklamintäkter	115	120	-5	120	-4,3%	348	359	-12	359
Övriga intäkter	425	360	65	424	0,2%	1 188	1 109	79	2 603
Verksamhetens intäkter	**7 238**	**7 830**	**-593**	**6 160**	**17,5%**	**22 075**	**24 133**	**-2058**	**21 266**
Personalkostnader	-290	-310	19	-283	2,7%	-908	-897	-11	-843
Köpt landtrafik (SL)	-4 916	-4 951	35	-4 536	8,4%	-14 692	-14 641	-51	-14 063
Köpt sjötrafik (WÅAB)	-110	-107	-3	-108	1,7%	-463	-412	-51	-410
Drift och underhåll	-783	-868	85	-723	8,3%	-2 672	-2 690	18	-2 343
Övriga kostnader	-274	-300	27	-310	-11,7%	-1 001	-951	-50	-1 441
Verksamhetens kostnader	**-6 373**	**-6 536**	**163**	**-5 959**	**7,0%**	**-19 737**	**-19 592**	**-146**	**-19 100**
Avskrivningar	-1 143	-1 215	71	-1 119	2,2%	-3 558	-3 645	87	-3 490
Finansnetto	-161	-164	3	-200	-19,2%	-522	-492	-30	-526
Resultat*	**-440**	**-85**	**-356**	**-1 117**		**-1 743**	**404**	**-2147**	**-1 851**

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

Ackumulerat utfall jämfört med budget
Periodens ackumulerade resultat uppgår till -440 mkr och understiger periodiserad budget med 356 mkr. Utfallet påverkas i stor omfattning av det lägre resandet i pandemins spår samtidigt som trafikproduktionen alltjämt utförs i full omfattning vilket ger ett negativt resultat för trafikförvaltningen. De totala kostnaderna för perioden understiger dock budget, bland annat till följd av en låg upparbetning på underhåll, förskjuten aktiveringstakt samt vakanser inom förvaltningen. Köpt trafik understiger budget på grund av lägre kostnader inom pendeltågstrafiken. Världsmarknadspriset på bränsle påverkar dock kostnaderna negativt vilket bedöms få större påverkan på resultatet för helåret.

Prognos jämfört med budget
I prognos per april uppgår årets resultat till -1 743 mkr att jämföra med årets budget om +404 mkr. Biljettintäkterna bedöms minska med 2 147 mkr jämfört med budget till följd av pandemins fortsatta effekter på resandet. De totala kostnaderna förväntas

överstiga budget med 89 mkr främst till följd av högre kostnader för köpt trafik (102 mkr) samt ökade räntekostnader (30 mkr). De högre kostnaderna motverkas delvis bland annat av lägre kostnader för avskrivningar (89 mkr) samt drift och underhåll (18 mkr).

Exklusive bortfall av biljettintäkter till följd av covid-19 (-2 147 mkr) bedöms prognosen för helåret vara i nivå med budget (+404 mkr). Prognosen omfattar i nuläget inget stöd för intäktsbortfall till följd av covid-19, varken från statligt håll eller inom Region Stockholm.

Huvudsakliga orsaker till avvikelserna för periodens utfall mot budget samt helårsprognos jämfört med budget inom respektive resultatkategori redovisas nedan. Resultatneutrala avvikelser kommenteras ej i detalj.[9]

Periodens kostnadsutveckling jämfört med föregående år[10]
Verksamhetens kostnader ökar med 7,0 procent jämfört med föregående år, vilket är lägre än periodens budgeterade kostnadsökning (9,7 procent). Kostnadsutvecklingen för köpt trafik, som är tongivande för verksamhetens kostnadsutveckling, är 8,2 procent vilket till större delen beror på indexökningar inom avtalen. Drift och underhåll ökar med 8,3 procent till följd av en högre takt i planerade arbeten. Avskrivningskostnaderna ökar med 2,2 procent till följd av successiva driftsättningar av investeringar.

Utfall i jämförelse med budget
Periodens utfall uppgår till -440 mkr och understiger periodens budget med 356 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på följande:

Verksamhetens intäkter
Verksamhetens intäkter understiger ackumulerad budget med 593 mkr.

Biljettintäkter
Biljettintäkterna understiger budget med totalt 645 mkr, nästan helt hänförligt till SL-trafiken. Budgeten baseras på resandenivån som rådde före pandemin bröt ut.[11] Utfallet understiger budget då resandet fortsatt är påverkat av pandemins effekter. Resandenivån[12] har till och med mars varit cirka 69 procent av den nivå som rådde före pandemin. Biljettintäkterna har dock återhämtat sig snabbare än själva resandet. En förändrad biljettmix med högre intäkter per validering bidrar positivt.

Inom skärgårdstrafiken har ett ökat resande de senaste månaderna medfört att intäktsnivån per april är i nivå med budget.

9 Trafiknämndens verksamhetsområden har kostnader där motsvarande intäkter erhålls. Eventuella avvikelser för dessa har ingen påverkan på resultatet. Exempel på detta är externa projekt (arbeten som utförs för annans räkning) samt uthyrning av fordon och lokaler.

10 Här avses ackumulerat utfall från årets början jämfört med samma period föregående år

11 Den totala budgeterade nivån på biljettintäkter 2022 utgår från den nivå som rådde före pandemins start inom ramen för Budgetunderlag 2021

12 Resandenivå mätt som genomsnittligt antal påstigande.

Övriga intäkter
Övriga intäkter[13] består huvudsakligen av resultatneutral vidarefakturering (bränsle, diverse material och uthyrning etcetera). Periodens utfall överstiger budget med 52 mkr huvudsakligen genom ökad vidarefakturering (48 mkr) främst kopplat till externa arbeten åt annan part och vidaresålt bränsle till trafikentreprenörer. Därutöver förekommer mindre både positiva och negativa avvikelser.

Verksamhetens kostnader
Verksamhetens kostnader understiger ackumulerad budget med 163 mkr.

Personalkostnader
Personalkostnaderna understiger budget med 19 mkr till följd av vakanser och frånvaro vilket delvis motverkas av kostnader för intag av resurskonsulter till följd av frånvaron.

Köpt trafik SL
Kostnaderna för SL-trafiken understiger budget med totalt 35 mkr. Inom busstrafiken noteras högre kostnader om sammanlagt 41 mkr främst kopplat till index till följd av högre råvarupriser samt högre kostnader för interimsavtal. Kostnadsökningen motverkas delvis av en generell riskreserv. Trots ett högre fakturerat index för perioden riskerar indexkostnaderna att bli ännu högre före årets slut till följd av prisökningstakten för bränsle på världsmarknaden.

Övriga trafikslag uppvisar lägre kostnader för perioden. Pendeltågstrafikens kostnader understiger budget med 41 mkr bland annat på grund av lägre banavgifter och incitament. Lokalbanetrafikens kostnader understiger budget med 17 mkr främst kopplat till lägre vagnhyra inom avtalen samt lägre produktion på Tvärbanan Kistagrenen. Vidare noteras lägre kostnader för tunnelbana (4 mkr) på grund av återförda kostnader för trafik som ej utförts under julhelgerna. Trafikslagsgemensamma kostnader understiger budget med 15 mkr, främst kopplat till kundtjänsten.

Köpt trafik WÅAB
Skärgårdstrafikens kostnader överstiger budget med 3 mkr främst till följd av högre bränsleindex.

Drift och underhåll
Drift och underhåll understiger budget med 85 mkr till följd av att trafikrelaterade underhållsarbeten inte ligger i fas med budget, bland annat underhåll på C20 tunneltågsvagnar samt banunderhåll. Underhållsarbetena bedöms nå budgeterad omfattning vid slutet av året. Det låga utfallet motverkas av högre kostnader för el och energi till följd av den oroliga världsmarknaden.

13 Sammanfattning av följande rader i resultaträkningen; Uthyrning fordon, Uthyrning lokaler, Reklamintäkter och Övriga intäkter. Posten omfattar eventuella reavinster. Det ackumulerade utfallet omfattar reavinster om knappt 1 mkr kopplat till flera mindre transaktioner.

Övriga kostnader
Övriga kostnader understiger budget med 27 mkr, främst på grund av att periodens utrangeringar understiger det reserverade utrymme som är periodiserat linjärt över året (28 mkr). Därutöver noteras lägre kostnader för bland annat försäljning och konsulter, vilket motverkas av högre kostnader avseende nedlagd tid i investeringsprojekt (lägre kostnadsreducering) samt bussbränsle vilket dock vidarefaktureras till trafikentreprenörer.

Kapitalkostnader
Kapitalkostnaderna understiger budget med 74 mkr. Avskrivningskostnaderna är 71 mkr lägre än budget bland annat på grund av förskjutningar i aktivering av diverse investeringsprojekt, bland annat tunneltåg C30 och roslagsbanevagnar X15p. Finansnettot understiger budget med 3 mkr på grund av att räntekostnaderna i början på året inte är i fas med periodiserad budget. Dessa bedöms dock öka senare under året.

Covid-19 effekt på utfall
Den främsta effekten av situationen med covid-19 på trafikförvaltningens utfall är bortfallet av biljettintäkter, vilket uppgår till -645 mkr under perioden. Jämfört med föregående månad har bortfallet ökat med 100 mkr.

Prognos i jämförelse med budget
Prognos per april uppgår till -1 743 mkr och understiger budget med 2 147 mkr. Exklusive intäktsbortfall till följd av pandemin är prognosen i nivå med budget. Nedan beskrivs huvudsakliga avvikelser per resultatrad:

Verksamhetens intäkter
Verksamhetens intäkter beräknas understiga budget med 2 058 mkr i prognos per april. Avvikelsen beskrivs nedan per resultatrad.

Biljettintäkter
Biljettintäkterna väntas understiga budget med totalt 2 147 mkr till följd av pandemin, vilket nästan helt är hänförligt till SL-trafiken. Budgeten för 2022 baserades på ett genomsnittligt resande om 80 procent på årsbasis (år 2019 som bas), samt en kompenserande post om 2 258 mkr för att möta intäktsnivån före pandemins start.[14] Årsprognosen per april bygger fortsatt på ett resande om runt 80 procent och omfattar inget bidrag eller kompensation för intäktsbortfall.

Biljettintäkterna från skärgårdstrafiken beräknas understiga budget marginellt med mindre än 1 mkr till följd av fortsatt påverkan av pandemin i början av året.

[14] Den totala budgeterade nivån på biljettintäkter 2022 utgår från den nivå som rådde före pandemins start inom ramen för Budgetunderlag 2021.

Övriga intäkter
Övriga intäkter[15] består främst av resultatneutral vidarefakturering (fordonsgas, diverse material och uthyrning med mera). I prognosen beräknas de samlade övriga intäkterna öka med 89 mkr mot budget, främst genom högre bränsleintäkter inom skärgårds- och busstrafiken (53 mkr), högre hyresintäkter från depåer (17 mkr) och högre aktiverad medfinansiering (12 mkr) med mera. Avvikelsen motverkas av lägre intäkter framförallt gällande reklam till följd av försening i upphandlingen av ny entreprenör.

Verksamhetens kostnader
Verksamhetens kostnader beräknas överstiga budget med 146 mkr i prognos per april. Avvikelsen beskrivs nedan per resultatrad.

Personalkostnader
Personalkostnaderna beräknas överstiga budget med 11 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på högre pensionskostnader (14 mkr). Kostnaderna för löner och övriga personalkostnader understiger budget till följd av vakanser och frånvaro men motverkas delvis av inhyrd personal.

Köpt trafik SL
Kostnaderna för SL-trafiken förväntas överstiga budget med 51 mkr. Busstrafiken står för merparten av avvikelsen med 40 mkr, vilket främst beror på ökade indexkostnader på grund av högre bränslepriser på världsmarknaden. Förvaltningen bedömer risken som hög för ytterligare ökning av index. Vidare ökar kostnaderna inom pendeltåg (31 mkr), vilket även här huvudsakligen beror på ökade index, samt pendelbåtstrafiken (10 mkr) på grund av högre bränslepriser.

Avvikelsen motverkas av lägre kostnader inom lokalbanetrafiken (26 mkr) till följd av nya avtal för Roslagsbanan och Tvärbanan. Tunnelbanetrafikens kostnader understiger budget med knappa 1 mkr och trafikslagsgemensamma kostnader understiger med 3 mkr kopplat till kundtjänsten.

Köpt trafik WÅAB
Skärgårdstrafikens kostnader förväntas öka med 51 mkr på helårsbasis. Avvikelsen beror på högre inköpspris på bränsle. Större delen av kostnadsökningen vidarefaktureras till trafikentreprenörer.

Drift och underhåll
Kostnaderna för drift och underhåll understiger budget med 18 mkr vilket främst beror på att planerade arbeten är förskjutna i förhållande till budget. Avvikelsen motverkas av högre kostnader för el och energi till följd av den senaste tidens prisökningar på världsmarknaden.

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

Övriga kostnader
Övriga kostnader beräknas bli 50 mkr högre än budget. Avvikelsen beror främst på lägre kostnadsreducering genom färre arbetade timmar i investeringsprojekt (14 mkr) till följd av vakansläget samt högre försäljningskostnader (13 mkr) på grund av nytt avtal för ombudsprovisioner och reviderad försäljningsprognos. Därutöver ökar kostnaderna ytterligare på ett antal poster, bland annat medfinansiering inom Barkarby Bussterminal (6 mkr), bussbränsle (5 mkr), kundförluster (4 mkr) samt lager (4 mkr).

Kapitalkostnader
Kapitalkostnaderna förväntas bli 57 mkr lägre än budget. Lägre avskrivningskostnader beräknas till 87 mkr, på grund av förskjutna tidplaner inom en del projekt främst leveranser av fordon (C30 och X15p). Räntekostnaderna (finansnetto) prognostiseras bli 30 mkr högre än budget till följd av ett högre ränteläge.

Covid-19 effekt på prognos
Den främsta effekten av situationen med covid-19 på trafikförvaltningens årsprognos är bortfall av biljettintäkter som uppgår till -2 147 mkr i prognos per april.

5.1.1 Personalkostnader inklusive inhyrd personal

Tabell: Personalkostnader inklusive inhyrd personal

Personalkostnader inkl inhyrd personal Mkr	Ack utfall 2204	Ack budget 2204	Avvik utf-bu 2204	Ack utfall 2104	Föränd fg år %	Prognos 2022	Budget 2022	Avvik PR-BU
Personalkostnader	**-267**	**-310**	**43**	**-271**	**-1,6%**	**-882**	**-897**	**15**
varav lönekostnad	*-168*	*-194*	*25*	*-170*	*-1,1%*	*-564*	*-581*	*17*
spec. övertid	*-1*	*-1*	*0*	*-1*	*20,5%*	*-3*	*-3*	*0*
spec. sjuklönekostnad	*-2*	*-1*	*-1*	*-2*	*13,2%*	*-3*	*-2*	*-1*
varav PO-pålägg och pensionskostnader	*-84*	*-97*	*13*	*-84*	*0,8%*	*-287*	*-281*	*-6*
varav förändring sem- och löneskuld	*-9*	*-7*	*-2*	*-13*	*-34,6%*	*0*	*0*	*1*
varav övriga personalkostnader	*-5*	*-12*	*7*	*-4*	*44,6%*	*-32*	*-35*	*3*
Inhyrd personal	**-24**	**0**	**-24**	**-12**	**100,5%**	**-26**	**0**	**-26**
Personalkostnader inkl inhyrd personal	**-290**	**-310**	**19**	**-283**	**2,7%**	**-908**	**-897**	**-11**

Verksamhetens personalkostnader inklusive inhyrd personal utgör knappt 4 procent av trafikförvaltningens totala kostnader. Jämfört med föregående år har de totala personalkostnaderna inklusive inhyrd personal ökat med 2,7 procent vilket i grunden beror på årlig lönerevision. Då vakansläget fortsatt är utmanande finns ett behov av

resurskonsulter för att kunna förvalta kritisk verksamhet. Förvaltningen har dock en restriktiv hållning till inhyrd personal och behovet prövas från fall till fall.

Utfall i jämförelse med budget

Se avsnitt 5.1 Utfall i jämförelse med budget.

Prognos i jämförelse med budget

Se avsnitt 5.1 Prognos i jämförelse med budget.

5.2 Åtgärdsprogram för ett resultat i balans

Prognos per april uppgår till -1 743 mkr vilket understiger budget om 404 mkr med 2 147 mkr. Resultatet justerat för pandemirelaterat intäktsbortfall uppgår till +404 mkr i enlighet med budget. Trafikförvaltningen inklusive SL-koncernen[16] bedöms därmed uppfylla årets resultatkrav.

Budgeten för trafikförvaltningen inklusive SL förutsätter att staten och/eller Region Stockholm ersätter intäktsbortfall till följd av covid-19 (RS 2021-0685). Aktuell prognos per april tyder på att det pandemirelaterade intäktsbortfallet kommer att uppgå till 2 147 mkr år 2022.

För att kunna upprätthålla dagens trafikutbud med bibehållen ekonomi i balans krävs att trafikförvaltningen ersätts från staten, eller att medel omfördelas inom Region Stockholm, för uteblivna biljettintäkter orsakade av pandemin. Alternativet är att reducera trafikutbudet, för att möta den minskade efterfrågan.

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

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

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

5.3 Investeringar

5.3.1 Väsentliga händelser och risker i investeringsobjekt

Program Roslagsbanans utbyggnad
Dubbelspårsutbyggnaden tillsammans med nya fordon (X15p) och en ny depå, Vallentunadepån i Molnby, betyder för resenären tätare och mindre störningskänslig trafik i modernare fordon.

Under första tertialet har ytterligare verifierande tester av de nya fordonen ute på banan fortsatt. I huvudsak för mätning av markvibrationer från fordonet samt för tester av IT-system. Leverantören Stadler har fortsatt arbeta med att ta fram den dokumentation som krävs för ett fordonsgodkännande men har dessvärre inte levererat i den takt som förväntats. Den sena leveransen av dokumentation tillsammans med avvikelser i IT-leveransen har inneburit att de första fordonen inte kunnat hålla tidplanen för första PTO (Preliminary Take Over), alltså tidpunkten för när de första fordonen skulle ha satts i kommersiell trafik.

I början av året påbörjades entreprenadarbetena för de två planskildhetsåtgärderna i Frescati respektive Portvägen i Enebyberg. Kontrakten för dessa arbeten slöts strax före årsskiftet med entreprenören NVBS. Strax före påskhelgen stängdes övergången vid Portvägen då en provisorisk övergång strax före Enebybergs station togs i bruk.

Program Bussdepåer
Projekt Tomteboda bussdepå innebär en ombyggnad av befintlig postsorteringsanläggning till 25 verkstadsplatser samt nybyggnation av 180 uppställningsplatser och tvätthall. Ombyggnationen har färdigställts och togs i bruk 24 juni 2021.

Bussdepå Enlunda på Ekerö ska ersätta bussdepån i Ekerö centrum. Genomförandet är försenat flera år på grund av förseningar i detaljplan, tillkommande miljökrav och hantering av vattendom.

Program Slussen
Arbeten på Norra Teknikrummet är planerat till att utföras år 2023-2024, en försening mot ursprunglig tidplan beroende på att stadens arbeten som blivit försenade hindrat tillgången till utrymmet.

Genomförande av likriktarstation Fatburen 1 pågår men med försening bland annat på grund av överklaganden. Risker kvarstår relaterat till leverans av material.

Program Röda linjens uppgradering
Investeringsbeslutet för program röda linjen omfattar huvudsakligen leverans av fordon C30, anpassning av Nybodadepån för trafikering av C30 samt anpassningar av den landbaserade IT:n till C30 och till del C20.

Under första tertialet 2022 har tre PTO:er (Preliminary Take Over) genomförts. Totalt förväntas PTO av 19 vagnar under 2022. Fokus har också legat på att få till leveranser kring livcykelåtagande, reservdelar, IT, utbildning och dokumentation. För Nybodadepån har en entreprenad startats upp för ombyggnation av verkstaden. Kontrakt för lyftar till Nyboda- och Rissnedepån har också tilldelats.

Det finns en risk att kriget i Ukraina slår på underleverantörskedjorna och får påverkan på pågående projekt. För lyftarna till Rissne och Nydoda så beror risken på att materialet kommer från Ukraina. Risken hanteras genom kontinuerlig uppföljning av leverantörerna och genom framtagning av riskminimerande åtgärder.

Risk finns att fler förseningar i C30 påverkar andra projekt såsom ombyggnationen av Rissne där arbetsplatser för Cx fordon inte kan avvecklas innan sista Cx avvecklats och ett visst antal C30 levererats. Risken hanteras genom kontinuerlig koordinering internt och avtalsförvaltning med leverantören Alstom.

Manöversystem röd och blå linje (NY)
Objektet omfattar en digitalisering av manöversystemet på röd och blå linje. Under de första månaderna i 2022 har trafikförvaltningen avslutat planeringsfasen och arbetat med upphandlingsunderlag för manöversystemet. Vidare lämnades genomförandebeslut in till nämnden i slutet på 2021 och beslut togs i fullmäktige i mars 2022.

Manöversystemet är starkt beroende av objekt Effektiv trafikledning och dess framåtskridande. Dessa båda projekt ger risk för svårigheter av trafiksättning av nya blåa linjen ifall tidplan inte hålls. Risken hanteras genom noggrann planering och tydliga prioriteringar.

Program Tvärbana Norr Solnagrenen
Dokumentationen för ställverk och mark är levererad av leverantören Alstom. Arbete med förnyat godkännande och överlämning till förvaltningen pågår. Uppdatering av ATC-system (ombord) med förbättrade signalmottagare fortgår. Dock kvarstår risker avseende tidpunkt för ett slutligt färdigställt ATC-system17. Trafikförvaltningens främsta åtgärder är att aktivt sätta press på leverantören samt innehållen betalning mot godkänd leverans.

Program Tvärbana Norr Kistagrenen
Kistagrenen avser nybyggnation av cirka 8 km spårväg och innebär en förbindelse på tvären i regionen. Avgreningen mot Kista börjar strax norr om hållplatsen Norra Ulvsunda och sträcker sig sedan via Bromma flygplats, Rissne och Stora Ursvik till Kista. Efter Kista centrum ansluter den till pendeltåget i Helenelund.

[17] Signalsystem Automatic Train Control

Vattendom Ursvik har vunnit laga kraft. Det finns dock kvarvarande risker på hela sträckan vad avser antaganden relativt verkliga markförhållanden.
Detaljplan för Ärvinge bedöms antas den 12 maj och vinna laga kraft i juni.

Covid-19 pandemin medför en ökad risk för råvaruleveransbrist och ökade priser på till exempel cement, stål och el komponenter. Kontinuerlig dialog förs med totalentreprenören Gulermak för att finna alternativa lösningar.

Trafikverkets entreprenadarbeten med vägporten på E4 pågår enligt plan.
Tilldelning av utförande entreprenad förberedande arbeten Helenelund har genomförts tillsammans med Sollentuna Kommun.

Produktion av bro över Enköpingsvägen samt förberedelser för bro under Bällstakopplet pågår enligt plan. Solvalla delen färdigställer brostöd samt landfästen och farbanor inför brolansering sommaren 2022.

Program Saltsjöbanan
Objektet omfattar upprustnings- och kapacitetsåtgärder.
Detaljplanerna för mötesstationerna i Fisksätra och Tattby har fastställts av Mark- och miljödomstolen. Överprövning har begärts hos Mark- och miljööverdomstolen som dock avslog begäran i början av december. Järnvägsplanerna för dessa mötesstationer har fastställts av Trafikverket under perioden. Båda järnvägsplanerna har överklagats till regeringen.

Ny tidplan för genomförande har sedan tidigare beslutats till 2023 istället för 2022 med anledning av den tidskrävande processen att få samtlig planer lagakraftvunna. I början av året fastställde regeringen järnvägsplanen för Fisksätra och motsvarande för Tattbys järnvägsplan fattades i april.

Under perioden har delprojektet för lokala bulleråtgärder inom programmet påbörjat åtgärder på berörda fastigheter.

Stockholms stads Slussenprojekt påverkar sluttiden för återläggningen av Saltsjöbanan mellan Henriksdal och Slussen negativt och risken för försening kvarstår. Utdragen tidplan innebär även risk för fördyringar. Åtgärdas genom översyn av programmets organisation och tidplan med ambitionen att så långt som möjligt hantera inom beslutad ram.

Danviksbron
Objektet avser byte av den gamla norra Danviksbron som betjänar Saltsjöbanans trafik samt med en körbana för kollektivtrafik, busstrafik från Nacka mot Slussen. Objektet finansieras av både Stockholms stad och Region Stockholm.

Under första tertialet har aktiviteterna inom ramen för genomförandefasen för objektet Norra Danviksbron kommit igång med bland annat uppstart av

bygghandlingsprojektering och tillsättning av ytterligare resurser till projektorganisationen

Bussterminal Slussen
Projektet omfattar uppföljning och samverkan av Stockholms stads projekt ”Bussterminalen i Katarinaberget”. Just nu pågår arbeten med bergförstärkning. Entreprenader för stomkomplettering, installationer, markentreprenader och byggservice pågår också. På grund av kvalitetsbrister i berget och arbetet med bergförstärkning har flera av stadens entreprenader blivit försenade.

Produktionstidplan och slutkostnadsprognos baseras på Stockholm stads rapportering om framdrift i arbetet. Det finns risk för utgiftsökning och tidsförskjutning, uppföljning med Stockholms stad sker löpande.

Nya Spårvägsmuseet
Nya Spårvägsmuseet i Norra Djurgårdsstaden ersätter tidigare museibyggnad på Södermalm. Utställningsentreprenaden pågår och den planerade invigningen är den 21 maj 2022.

C20 – uppgradering
Objektet omfattar uppgradering och modernisering av C20-flottan med flera livstidssäkrande åtgärder såväl interiört som i fordonens teknik för trafikstyrning.

Under årets första månader har serieproduktionen löpt på i planerad takt. Kvarstående utmaning är att fortsatt hålla en stabil produktionsplan. Förserien för HVAC, (heating, ventilation and cooling) har startat serieproduktionen.

Numera opererar totalt 84 ombyggda C20-tåg ordinarie trafik. Kvarstående risk finns för transporter av fordon ut och in i tunnelbanesystemet samt till fabriken i Västerås. Risken hanteras genom prioritering mellan dessa transporter och trafik.

Bussterminal Slussen Brukarspecifik inredning
Brukarspecifik inredning är en del av interiören och tekniken i bussterminalen och eventuell försening av Stockholms Stads arbete påverkar detta projekts tidplan och färdigställande. Projekteringen är i det närmaste klar och upphandlingar av material och tjänster har påbörjats för att säkra material. Det pågår detaljplanering av installationsarbeten som ska genomföras i nära samarbete med Stockholms Stad och deras entreprenader.

Saltsjöbanan och tunnelbaneentréer Slussen
För Saltsjöbanans slutstation pågår fastställande av systemhandling samtidigt som Stockholms stad projekterar bygghandlingen för sina entreprenader. Arbete tillsammans med Stockholms Stad gällande produktionstidplan pågår för att säkerställa trafikförvaltningen egna arbeten. Det pågår även ett utredningsarbete för lokalbanas hastighet inom stationen med syftet att säkerställa en tätare trafik.

Upphandling av projekteringsorganisation för bygghandling är påbörjad och projekteringen påbörjas under 2022 för att samordnas med Stockholms Stad och program Saltsjöbanans projektering.
Upphandling för tunnelbaneuppgång Krysset är tilldelad och produktionen kommer påbörjas under maj 2022 och slutföras 2023. Projekteringen för Norra entrén har pausats och avvaktar Stockholms Stads kringliggande projekt.

Ny färjeterminal Skeppsbrokajen (NY)
Den temporära färjeterminalen vid Skeppsbrokajen skall ersättas med en ny färjeterminal med tillhörande ponton något närmare Slussen. Projektet hade under 2021 i uppdrag att se över huruvida omfattning och budget kunde bantas men utredningen visar att funktionerna i ursprunglig omfattning behöver finnas för att leverera en säker färjetrafik mellan Slussen och Allmänna gränd. Under 2022 kommer tjänstutlåtande gällande förnyat planeringsbeslut att skrivas fram.

Livstidsförlängning gröna linjen
Livstidsförlängning av gröna linjen omfattar åtgärder för att säkra livslängden av systemet fram till 2035. Fokus under föregående år låg på utveckling av åtgärder för implementering. Projektet fortskrider enligt plan.

Risker finns kopplade till det tekniska utvecklingsbehovet i delar av signalsystemet och säkerhetsgodkännandeprocessen för systemet som tillsammans kan påverka tidplanen. Riskerna hanteras genom aktiv avtalsförvaltning samt deltagande i designfasen och kontinuerlig dialog med Transportstyrelsen.

Lilla Lidingöbron
Lidingö stad har under vintern arbetat vidare med att färdigställa gång- och cykelbron, medan arbetet med ny broanslutning till spårvägen på Lidingösidan fortskrider. Sammankoppling av bron med befintlig spåranläggning planeras ske under början av 2023.

Utöver de delar av bron som Lidingö stad ansvarar för, har trafikförvaltningen arbetat vidare med projektering av signal, kontaktledning och spår, samt växlar. Under sommaren 2022 kommer anpassningar att påbörjas i el- och signalsystemet, samt banöverbyggnaden för sträckan från den nya bron till befintlig hållplats vid Ropsten.

Utbyte av hissar och rulltrappor
Genomförande uppstartat och leverantör indikerar prishöjningar på grund av pågående världshändelser. Hantering enligt gällande avtal och avstämning med Juridik och Inköp.

Utbyggnad av Älvsjö depå
Älvsjö depå byggs om och ut för att effektivt kunna underhålla pendeltågs X60-flotta, projektet är uppdelat i sju Huvuddelar. Huvuddel 1 omfattande tre nya uppställningsspår är slutbesiktad, sista överlämning sker februari 2022. Markarbete

pågår i Huvuddel 2, vilket omfattar överliggningsrum, parkering och teknikbyggnader. För Huvuddel 3-7, vilket omfattar depåupprustning pågår framtagande av en kalkylerbar systemhandling.
Det finns risk för att projektets åtgärder påverkar trafikutsättning, eftersom ombyggnad sker samtidigt som depån är i drift. Denna risk minimeras genom att genomförandet planeras i olika huvuddelar tillsammans med verksamheten. Uppdelningen i huvuddelar möjliggör även förnyad upphandling i händelse av att fördyrningar av huvuddelar anses orimliga. Trafikförvaltningen kan konstatera att råvarupriser på grund av pandemi och krig, höjt materialkostnaden med ca 30 procent, vilket hanteras inom de riskmedel programmet har.

Förstärkning innertak Fridhemsplan
Överlämning till förvaltning gjord. Objektet är under avslut.

Rissne tunnelbanedepå
Objektet omfattar en ombyggnation av Rissne tunnelbanedepå. Under årets första månader har fokus legat på utvärdering av anbud för ombyggnationen och en entreprenör tilldelades anbudet i april månad. Vidare har även en upphandling av lyftar tilldelats för Rissne och Nyboda.

Det finns risk för försening och fördyring på grund av komplexiteten i ombyggnationen med flera andra projekt som sker samtidigt såsom C30 och CX avveckling. Detta hanteras genom koordinering och samverkan mellan de olika projekten.

Det finns även risk för att upphandling av ny driftoperatör för tunnelbanan under 2023-2024 medför sent inkomna ändringar och krav på objektets omfattning, vilket kan medföra försening och fördyring. Detta hanteras genom nära samverkan mellan olika parter inför upphandlingen samt tydlig ändringshanteringsprocess.

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

Det finns även en risk att kriget i Ukraina får påverkan av leverans av lyftarna då materialet kommer från Ukraina. Risken hanteras genom kontinuerlig uppföljning av leverantörerna och genom framtagning av riskminimerande åtgärder.

Livstidssäkrande åtgärder fordon X10p
Projektet går framåt i stort enligt plan. Under perioden har arbetet med upphandlingsunderlag inför upphandling av Traktions- och hjälpkraftsystem. Vidare har arbete med bromsdatorer påbörjats i enlighet med den upphandling som genomfördes förra året.

Det under perioden genomförda operatörsbytet från Arriva till Transdev kan innebära en risk för framdriften under året då projektet är beroende av nära samarbete med

operatören. Risken har dock hanterats genom att involvera representanter från tillträdande operatör redan i början av innevarande period.

Roslagsbanan Lindholmen – Kårsta
Upprustningen har genomförts samordnat med pågående arbete i program Roslagsbanans utbyggnad. Under första tertialet 2022 har arbetet i huvudsak avsett avslutning och framtagande av slutdokumentation med mera.

Banåtgärder Söderströmsbron
Planen är ett förnyat genomförandebeslut till trafiknämnden 2022 och produktion under 2023-2024. Tidigare gjord genomlysning är underlag till tjänsteutlåtandet.

Depå Alkärrshallen
Projektet är nu driftsatt och överlämnat till förvaltning. Projektet är avslutat förutom en pågående markundersökning för att fastställa eventuellt behov av markförstärkning.

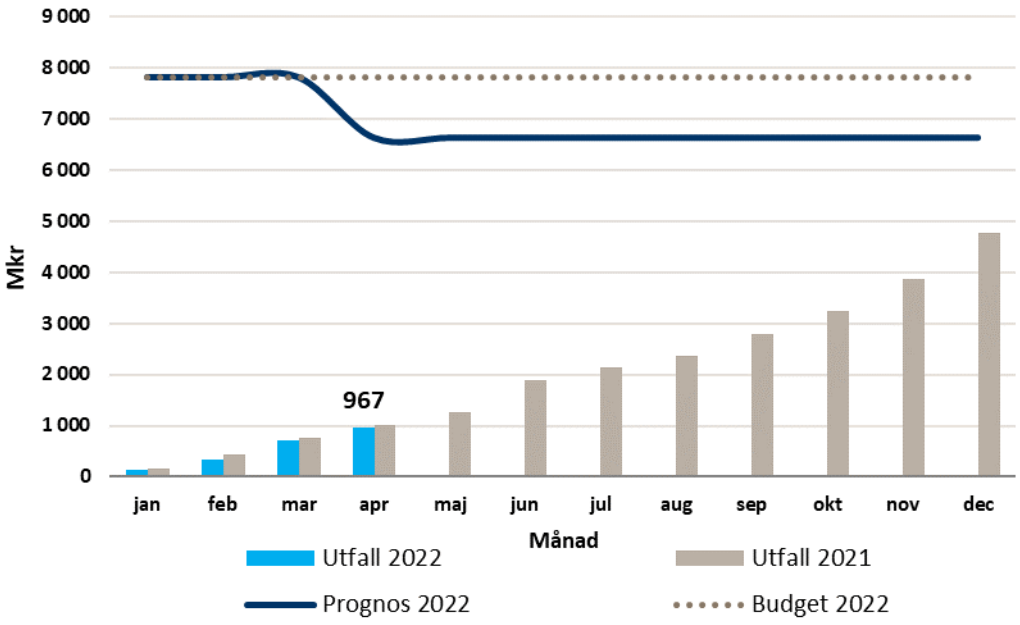
SL Lås
Installation av online-lås är slutförd och slutbesiktningar gjorda med kommentarer. Diskussioner pågår med leverantören om åtgärdande av besiktningsanmärkningar samt ekonomiska ersättningar.

Lågfrekvent underhåll X60, X60A, X60B
Idag råder en obalans i kilometeruttag mellan fordonstyperna då X60B trafikerar Uppsala vilket innebär fler körda kilometer. Samtidigt körs de andra fordonstyperna relativt färre kilometer vilket påverkar tillfällena för översyn. Översynen sker därför inte i den omfattning som planerat. Kilometeruttagen ur fordonstyperna kommer att balanseras efter sommaren men enligt plan fullt ut 2023.
Offert har begärts in av MTRP inom E24 avtalet gällande GSM-R telefoner. Beställning kommer att läggas fram till 2024.

Högvärdeskomponenter X60B
Projektet är i slutfas. En delleverans av högvärdeskomponenter har skett under kvartal ett 2022. För projekt Högvärdeskomponenter X60B kvarstår det en slutleverans av boggier som planeras till slutet av 2022.

Kamera- och monitorutrustning pendeltåg
Fas 1 Konceptuell Design och fas 2 Detaljerad Design är avslutad. Arbetet löper på i Fas 3 Serieinstallation på fordonen som påbörjades i februari. Serieinstallation planeras pågå till 2023-07-31.

Investeringar: Översiktsdiagram som visar trafiknämndens utfall, budget och prognos för 2022



Investeringar: Ny- och ersättningsinvesteringar.

Investeringar (Mkr)	Utgift 2022	Prognos	Budget 2022	Budget avvik	Upparb grad (%)
Nyinvesteringar	527	4 598	5 572	-5 045	9%
Ersättningsinvesteringar	440	2 019	2 233	-1 793	20%
Totalt investeringar	**967**	**6 617**	**7 805**	**-6 839**	**12%**

Ackumulerat utfall till och med april är 967 mkr vilket ger en upparbetningsgrad på 12 procent jämfört med budget. För nyinvesteringar är upparbetningsgraden 9 procent medan den för ersättningsinvesteringar är 20 procent.

Budgeterat till och med april är 2 367 mkr vilket innebär att upparbetningen för perioden är 1 400 mkr lägre än budgeterat. Den största avvikelsen är hänförlig till förskjutningar och ny betalplan i Tvärbana Norr Kistagrenen, förskjutna leveransen av X15p-fordonen inom Roslagsbanans uppgradering och C30-fordonen inom Röda linjens uppgradering. Även förskjutna betalpunkter inom Bussterminal Slussen på grund av Stockholm Stads försening bidrar till avvikelsen.

Ackumulerat utfall för medfinansiering är 14 mkr. Budget för året är 876 mkr, den låga upparbetningsgraden beror delvis på att den statliga medfinansieringen utbetalas först i slutet av året.

5.3.2 Prognos i jämförelse med budget

Årets prognos jämfört med årets budget
Investeringsbudgeten för året uppgår till 7 805 mkr och årets prognos uppgår till 6 617 mkr. Prognosavvikelsen på 1 188 mkr beror huvudsakligen på avvikelser i program Tvärbana Norr Kistagrenen, Röda linjens uppgradering samt program Saltsjöbanan och program Bussdepåer. Avvikelser per specificerat objekt med genomförandebeslut förklaras närmare nedan.

5.3.3 Investeringsobjekt

Investeringsobjekt > 100 mkr med genomförandebeslut (Mkr)	Utgift 2022	Prognos 2022	Budget 2022	Budget avvik.	Upparb grad utf/bud	Total ack utgift	Total prognos	Total budget invplan 2022	Total budget avvik.	Total upparb grad	Färdig-ställande år
10001 - Program Roslagsbanans utbyggnad	102	903	758	144	13%	8 688	10 446	10 450	-4	83%	2026
10002 - Program Bussdepåer	8	53	186	-133	4%	3 335	4 010	4 010	0	83%	2025
10004 - Program Slussen	9	25	18	7	49%	403	485	439	46	92%	2023
10005 - Program Röda linjens uppgradering	157	907	1 178	-271	13%	6 847	10 710	10 710	0	64%	2027
10007 - Program Tvärbana Norr Solnagrenen	2	23	31	-8	7%	5 536	5 584	5 581	4	99%	2023
10008 - Program Spårväg City	0	0	0	0		2 946	2 946		2 946		2021
10016 - Program Tvärbana Norr Kistagrenen	156	1 291	1 650	-358	9%	3 087	6 524	6 522	3	47%	2025
10030 - Program Saltsjöbanan	5	43	210	-167	2%	1 399	1 835	1 835	0	76%	2027
15001 - Bussterminal Slussen	12	563	552	11	2%	2 357	3 388	3 388	0	70%	2025
15003 - Danviksbron	1	21	19	2	7%	22	248	225	23	10%	2027
15004 - Nya Spårvägsmuseet	5	9	0	9		211	215		215		2022
15005 - Handen Bussterminal	0	4	0	4		253	257		257		2022
15006 - Fordon SpvC - nya A35 fordon	0	0	0	0		192	192		192		2021
15007 - C20 - uppgradering	99	314	312	1	32%	740	1 453	1 453	0	51%	2024
15008 - Bussterminal Slussen brukarspecifik inredning	7	33	40	-7	16%	39	234	234	0	16%	2025
15009 - Saltsjöbanan och tunnelbaneentréer Slussen	4	76	71	6	6%	97	1 012	1 012	0	10%	2027
15013 - Lilla Lidingöbron	3	45	50	-5	5%	76	132	132	0	58%	2025
15014 - Livstidsförlängning gröna linjen	15	103	65	39	24%	128	412	412	0	31%	2026
15015 - Manöversystem röd och blå linje	7	17	47	-30	15%	14	537	541	-4	3%	2030
20004 - Lågfrekvent underhåll X60, X60A, X60	31	89	114	-25	27%	97	626	626	0	16%	2026
20006 - Utbyte av hissar och rulltrappor	9	152	195	-43	5%	762	1 494	1 494	0	51%	2026
20007 - Utbyggnad av Älvsjö depå	16	177	227	-51	7%	184	864	865	0	21%	2026
20009 - Förstärkning innertak Fridhemsplan	0	0	0	0		314	314		314		2021
20014 - Rissne Tunnelbanedepå	3	112	133	-21	2%	95	632	632	0	15%	2025
20017 - Livstidssäkrade åtgärder X10p fordon	1	32	53	-21	3%	11	127	150	-23	8%	2028
20019 - Roslagsbanan Lindholmen–Kårsta	7	23	21	2	35%	170	186	183	3	93%	2023
20020 - Banåtgärder Söderströmsbron	3	11	0	11		171	270		270		2025
20022 - Högvärdeskomponenter X60B	14	52	14	38	100%	85	123	123	0	69%	2023
20024 - Kamera- och monitorutrustning pendeltåg	10	180	300	-120	3%	30	293	300	-7	10%	2023
40003 - SL Lås	1	24	17	8	9%	347	370	401	-31	87%	2022
Totalt	**688**	**5 282**	**6 261**	**-979**	**11%**	**38 637**	**55 919**	**51 716**	**4 203**	75%	

Avvikelse prognos i jämförelse med budget (objekt med genomförandebeslut)

Program Roslagsbanans utbyggnad
Prognosen för året överstiger budget med 144 mkr. Avvikelsen beror delvis på framflyttade betalpunkter för två X15p fordon, från 2021 till 2022, och kvarstående arbeten i Vallentuna depån som medför förskjutningar i tidplanen från 2021 till 2022. Avvikelsen är även hänförlig till fördyringar av Frescati och Portvägen under 2022 avseende bemanning, material och åtgärder för grundvatten. Framflyttad utbetalning till leverantör från 2021 till 2022 på grund av besiktnings anmärkningar på projekt Täby Kyrkby-Kragstalund påverkar också året.
Totalprognosen understiger totalbudget med 4 mkr. Avvikelsen beror på en omklassificering från investering till drift på grund av kostnadsföring av hinderdetektorer inom Bana.

Program Bussdepåer
Prognosen för året understiger budget med 133 mkr. Avvikelsen beror främst på förskjuten entreprenadstart för Enlunda bussdepå från 2022 till 2023 pga vattendom (-176 mkr).

Avvikelsen är även hänförlig till Tomteboda där avslutande kvarvarande arbeten prognosticeras till +43 mkr under 2022, projektstängning var planerad till 2021 i investeringsplanen.

Totalprognosen är lika med totalbudget.

Program Slussen
Prognosen för året överstiger budget med 7 mkr. Avvikelsen beror på att kabelentreprenaden i projektet TES Kraft försenades från år 2021 till 2022-2023 på grund av Stadens arbeten och överklaganden i projektet.

Totalprognosen överstiger totalbudget med 46 mkr. Avvikelsen beror på högre materialpriser, felkalkylering samt tidsförskjutning orsakad av Stockholm Stads kringliggande projekt. Avvikelsen ligger inom ramen för de 15 procent som är godkända enligt investeringsriktlinjen.

Röda linjens uppgradering
Prognosen för året understiger budget med 271 mkr. Avvikelsen beror främst på minskad fordonsleverans. I budget estimerades 25 fordonsleveranser medan det i prognos minskats till 19 leveranser under år 2022. Detta i enlighet med leveransplan i det nya framförhandlade avtalet med leverantör.

Totalprognosen är densamma som totalbudget på 10 710 mkr. Fordonen som levereras aktiveras löpande, totalt 26 stycken. Detta år har tre stycken hittills driftsatts.

Program Tvärbana Norr Solnagrenen
Prognosen för året understiger budget med 8 mkr. Avvikelsen beror på förseningar inom programmets signalprojekt där tidigare prognosticerade betalpunkter till Alstom skjuts fram från år 2022 till år 2023 på grund av förseningar avseende SAT (site acceptans test).

Total prognos överstiger budget med 4 mkr. Avvikelsen beror på ökade utgifter inom programmets signalprojekt och förklaras främst av ombyggnad av trafiksignalanläggning samt fordons reservhytter som förbereds för ATP18 (signalsäkerhetssystem).

Program Tvärbana Norr Kistagrenen
Prognosen för året understiger budget med 358 mkr. Avvikelsen kan dels förklaras av att programmets har fått en ny tidplan i samband med nytt genomförandebeslut 2022. Förändrad betalprognos för anlitade entreprenörer bidrar även till avvikelsen och avser endast omperiodisering över åren. Trafikstart för Ursviks Torg är flyttad från 2022 till 2023.

Byggnation av Rissne depå har utgått ur programmets omfattning och har tagits bort ur prognos vilket påverkat fördelningen av prognosen över åren.

Total prognos överstiger budget med 3 mkr. Avvikelsen beror på flertalet poster men kan förklaras av ökade kostnader till utländsk fordonsleverantör då konsumentprisindex stigit, främst drivet av ökade kostnader för el och gas.

Program Saltsjöbanan
Prognosen för året understiger budget med 167 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på förskjuten entreprenadstart från 2022 till 2023 för ombyggnad av mötesstationerna i Tattby och Fisksätra till dubbelspår (–151 mkr) främst på grund av överklagade detaljplaner.

Inventering av fastigheterna inom projekt lokala bullerskyddsåtgärder har tagit längre tid än planerat. Detta har bidragit till förskjutning av avrop för entreprenadåtgärder kopplade till lokala bullerskyddsåtgärder från 2022 till 2023 (–19 mkr).

Totalprognosen är lika med totalbudget.

Bussterminal Slussen
Prognosen för året överstiger budget med 11 mkr. Avvikelsen beror på Stockholms Stads rapportering av produktionstidplan och slutkostnadsprognos som baseras på

[18] Automatic Train protection

deras framdrift i arbetet. På grund av kvalitetsbrister i berget har flera av Stockholms Stads entreprenader startat senare än planerat.

Totalprognosen är lika med totalbudget. Projektet har dock störningar inom kvalitet samt ökade utgifter som kan komma att leda till förskjuten tidplan och ökad slutkostnadsprognos. Projektet arbetar kontinuerligt med uppföljning av kostnad, tid och innehåll.

Danviksbron
Prognosen för året överstiger budget med 2 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på ökat estimat för bygghandlingsprojektering. Totalprognosen överstiger totalbudget med 23 mkr. Prognos är i enlighet med godkänt genomförandebeslut. Uppdaterad kalkyl inför beslut visade på ökade priser för stål, mekanik/elstyrning såväl som byggherrekostnader.

Nya Spårvägsmuseet
Prognosen för året överstiger budget med 9 mkr. Avvikelsen beror på utgifter kopplade till åtgärder för att möta besiktningsanmärkningar inom brandsäkerhet.

Totalprognosen överstiger totalbudget med 215 mkr men är i linje med det förnyade genomförandebeslutet på 215 mkr, beslutat i Trafiknämnden i maj 2021. Invigningen är förskjuten från 2021 till maj 2022 och beror främst på sjukdomsbortfall orsakat av Covid-19, vilket föranlett omplanering och förseningar. Därav är objektet inte upptaget i investeringsplan 2022.

Handen bussterminal
Prognosen för året överstiger budget med 4 mkr. Avvikelsen beror på kvarvarande reserv för momsreglering kopplat till fastighetsbildning. Invigning och trafikstart är genomförd under 2021 men slutförhandlingar och reglering av genomförandeavtalet har försenats. Därav var objektet inte är upptaget i investeringsplan 2022. Objektet planeras att avslutas under 2022.

C20 uppgradering
Prognosen för året överstiger budget med 1 mkr. Avvikelsen beror på mindre produktionsförändringar. Totalprognosen är densamma som totalbudget. Under april kommer 52 stycken uppgraderade fordon driftsättas. Även 73 stycken huvudsäkringar och två stycken övergångsbryggor.

Bussterminal Slussen brukarspecifik inredning
Prognosen för året understiger budget med 7 mkr. Avvikelsen beror på ny bedömning av när i tiden ingående entreprenader kan upphandlas och påbörjas utifrån Stockholm Stads tidplan för Bussterminalen. Totalprognosen är lika med totalbudget. Osäkerheten kring Stockholms Stads tidplan för Bussterminalen riskerar påverka kostnaderna för projektet.

Saltsjöbanan och tunnelbaneentréer Slussen
Prognosen för året överstiger budget med 6 mkr. Avvikelsen beror på kompletterande projektering för Saltsjöbanan Slutstation samt förskjutning av entreprenadstart för Krysset från år 2021 till 2022. Totalprognosen lika med totalbudget. Arbete pågår att säkerställa turtätheten på Saltsjöbanan.

Lilla Lidingöbron
Prognosen för året understiger budget med 5 mkr. Avvikelsen beror framförallt på försening hos Lidingö stads entreprenör. Totalprognosen är lika med totalbudget.

Livstidsförlängning Gröna Linjen
Prognosen för året överstiger budget med 39 mkr. Avvikelsen beror på att leverantören levererar i en högre takt än planerat och att en betalstolpe är justerad för C20 uppgraderingens leverans avseende ombordssystemet. Totalprognosen är densamma som totalbudget på 412 mkr. Under april har en axelräknare i Vällingby driftsatts.

Manöversystem röd och blå linje (NY)
Prognosen för året understiger budget med 30 mkr. Avvikelsen beror på förskjutning av produktionsstart på grund av förnyat planeringsbeslut. Totalprognosen understiger budget med 4 mkr men kommer i nästkommande prognos att justeras upp till totalt beslut, som är samma som totalbudget.

Lågfrekvent underhåll X60, X60A, X60B
Prognosen för året understiger budget med 25 mkr. Avvikelsen beror på genomförda intervallförlängningar avseende X60/X60A och X60B. Den ekonomiska konsekvensen av detta blir att utgifter förskjuts framåt i tiden med hänvisning till de utökade underhållsintervallen. Totalprognosen är lika med totalbudget.

Utbyte av hissar och rulltrappor
Prognosen för året understiger budget med 43 mkr. Avvikelsen beror på tidsförskjutning på grund av att Rulltrappsupphandlingen blev överprövad i förvaltningsrätten och kammarrätten under 2021. Produktionstidplan är mottagen. Totalprognosen är lika med totalbudget.

Utbyggnad av Älvsjö depå
Prognosen för året understiger budget med 51 mkr. Avvikelsen beror på att projektet har varit tvungen att skjuta fram tidplanen på grund av pandemin. Till följd av det så ligger arbetena efter och projektet hinner inte att genomföra alla de planerade arbeten som skulle ske 2022. Projektets tidplan har förlängts till 2026 vilket inneburit att medel mellan åren 2022-2025 förflyttats i linje med de arbeten som planeras varje år. Totalprognosen är lika med totalbudget.

Rissne tunnelbanedepå
Prognosen för året understiger budget med 21 mkr. Avvikelsen beror på förskjutning av produktion beroende på säkerhetsprövning, avtalsskrivning med entreprenör samt försenat tillträde till östra verkstaden.

Totalprognosen är lika med totalbudget. Arbete pågår för att utreda olika utföranden för tvätt- och saneringshallen. Nya utförandet fastställs genom ett förnyat genomförande beslut som är planerat till mars 2023.

Livstidssäkrade åtgärder X10p fordon
Prognosen för året understiger budget med 21 mkr. Avvikelsen beror på en ändrad omfattning baserat på de aktiviteter som projektet ska genomföra.

Totalprognosen understiger totalbudget med 23 mkr. Avvikelsen beror på en ombokning mellan investering och drift som gjordes i samband med upphandling av tjänster för att hantera komponenter som slutar tillverkas. Dessa tjänster redovisas som driftskostnader.

Roslagsbanan Lindholmen – Kårsta
Prognosen för året överstiger budget med 2 mkr. Avvikelsen beror på en ökad omfattning för systemhandling. Totalprognosen överstiger totalbudget med 3 mkr. Avvikelsen beror på ökad omfattning för systemhandlingar.

Banåtgärder Söderströmsbron
Prognosen för året överstiger budget med 11 mkr. Avvikelsen beror på att prognosen är uppdaterad enligt förnyat genomförandebeslut som är under framtagande för att kunna slutföra genomförandet av upprustningen av bananläggningen på Söderströmsbron för tunnelbanan mellan Slussen och Gamla Stan.

Objektet är inte upptaget i investeringsplan 2022. I förslag till Investeringsplan 2023 är objektet upptaget till en totalutgift på 270 mkr.

Högvärdeskomponenter X60B
Prognosen för året överstiger budget med 38 mkr. Avvikelsen beror på tidigarelagd leverans avseende högvärdeskomponenter, verktyg och boggier. Totalprognosen är lika med totalbudget.

Kamera- och monitorutrustning pendeltåg
Prognosen för året understiger budget med 120 mkr. Avvikelsen beror på att prognosen är fördelad enligt leveranser år 2022-2023, totalbudget i 2022. Genomgörandebeslut för detta objekt togs i Trafiknämnden i juni 2021.
Totalprognosen understiger totalbudget med 7 mkr. Avvikelsen beror på att totalprognosen är i linje med genomförandebeslutet på 293 mkr.

SL Lås
Prognosen för året överstiger budget med 8 mkr. Avvikelsen beror på pågående ekonomisk uppgörelse med leverantör Tidomat.

Totalprognosen understiger totalbudget med 31 mkr. Avvikelsen beror på paketering av utförda aktiviteter och nedstängning av offline projektet.

Avvikelse prognos i jämförelse med budget (objekt med inriktnings- eller planeringsbeslut)

Ny färjeterminal Skeppsbrokajen (NY)
Prognosen för året understiger budget med 32 mkr. Avvikelsen beror på att arbeten inte har kunnat påbörjas enligt plan.

Totalprognosen överstiger totalbudget med 48 mkr. Avvikelsen beror på att budgeterad totalutgift i 2022 års investeringsplan baserade sig på en färjeterminal utan terminalbyggnad. Projektet pausades i väntan på vidare utredning av de olika alternativen till utformning och kalkylen uppdaterades utifrån nya förutsättningar.

Effektiv trafikledning (NY)
Prognosen för året överstiger budget med 1 mkr. Avvikelsen beror på mindre justeringar i planering och projektering av objektet.

Totalprognosen överstiger totalbudget med 248 mkr. Avvikelsen beror på att objektet tidigare tillhörde Anpassning trafikstyrning som sedan delats i 3 objekt och medel har behövt tillskjutas andra prioriterade området inom det tidigare objektet vilket medfört att det nu fristående objektet Effektiv trafikledning är underfinansierat i Investeringsplan 2022. I förslag till Investeringsplan 2023 är objektet upptaget till en totalutgift på 295 mkr.

Spårväg Syd
Prognosen för året understiger budget med 22 mkr. Avvikelsen beror på att investeringsplanen är anpassad till överenskommen betalplan enligt Sverigeförhandlingens ramavtal 6, som fastställdes i tidigt skede. Prognos baseras på senast estimerad resursåtgång för planeringsarbetet 2022.

Totalprognosen understiger totalbudget med 2 mkr. Avvikelsen beror på balansering av estimerade driftskostnader inom samma objekt.

Spårväg Syd- fordon och depå
Prognosen för året överstiger budget med 2 mkr. Avvikelsen förklaras av att investeringsplanen lades i tidigt skede med antagande om projektstart kvartal tre 2021. Projektet startade upp kvartal ett 2022. Prognos bygger på estimat framtagna vid uppstart av projektet. Totalprognos lika med totalbudget.

Bussterminal Barkarby
Prognosen för året överstiger budget med 6 mkr. Avvikelsen beror på att start av genomförandefasen prognostiseras ske tidigare jämfört med budgeten.

Totalprognosen överstiger totalbudget med 18 mkr. Avvikelsen beror på den successivkalkyl och överenskommelse med Järfälla kommun som tagits fram och som ligger till grund för framtaget genomförandebeslut som planeras att beslutas före sommaren 2022.

Bussterminal Nacka Centrum
Prognosen för året överstiger budget med 66 mkr. Avvikelsen beror på principöverenskommelse mellan Trafikförvaltningens och Nacka kommun som genererat beslut om fortsatt planeringsfas i trafiknämnden i april 2022.

Totalprognosen är lika med totalbudget.

Nockebybanans ersättning för Akka 4
Prognosen för året understiger budget med 69 mkr. Avvikelsen beror på att genomförandefasen som budgeterades till 72 mkr för 2022 har skjutits fram till att börja sommaren 2023. Det har påverkats av att beslutet för planeringsfasen togs efterföljande, november 2021, av regionfullmäktige.

Totalprognosen är lika med totalbudget.

Roslagsbanan till City
Prognosen för året understiger budget med 21 mkr. Avvikelsen beror på att investeringsplanen är anpassad till överenskommen betalplan enligt Sverigeförhandlingens ramavtal 6, som fastställdes i tidigt skede. Prognos baseras på senast estimerad resursåtgång för planeringsarbetet 2022.

Totalprognosen understiger totalbudget med 2 mkr. Avvikelsen beror på balansering av estimerade driftskostnader inom samma objekt.

Upprustning Södra Götgatan
Prognosen för året överstiger budget med 3 mkr. Avvikelsen beror på omfattningsförändringar i det förnyade planeringsbeslutet i december 2021.

Totalprognosen överstiger totalbudget med 219 mkr. Avvikelsen beror på omfattningsförändringar, så som tillkommande korsningar, egen byggherre organisation samt eventuella kostnader för återställande efter tätskiktsbytet.

Brandskyddsåtgärder tunnelbana

Prognosen för året överstiger budget med 1 mkr. Avvikelsen beror på att genomförandefasen är justerad och uppdaterad mot den nya preliminära genomförandetidplan.

Totalprognosen är lika med totalbudget.

Framtida radiokommunikation
Beslut om inriktningsfasen togs i trafiknämnden i april 2022. Totalprognosen understiger budget med 196 mkr och är i enighet med inriktningsbeslutet.

5.3.4 Kommande investeringsbeslut för investeringsobjekt >300 mkr

Investeringsobjekt	Typ av beslut	Total investerings utgift, mkr	Datum beslut nämnd / bolagsstyrelse	Datum planerat beslut RS/RF
Ersättning Roslagsbanan X10p fordon	Genomförandebeslut	338	2022-02-15	
Saltsjöbanan FUT	Inriktningsbeslut	30	2022-02-15	
Bussterminal Nacka Centrum	Förnyat planeringsbeslut	147	2022-04-26	

Ovan belopp i tabell avser inriktnings/planeringsbeslutets storlek. Total prognos Saltsjöbanan FUT 1 360 mkr och Bussterminal Nacka Centrum 520 mkr.

5.4 Fastighetsförsäljningar (exkl. bostadsrätter)

Inga pågående eller kommande fastighetsförsäljningar att rapportera per tertial 1.

6 Nämnd-/styrelsebehandling

Tertialrapporten för 2022 behandlas i Trafiknämnden den 23 maj 2022.

Stockholm 2022-05-12

David Lagneholm
Förvaltningschef

Catarina Strömsten- Falkenmark
Avdelningschef
Verksamhetsstyrning och ekonomi

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

Trafikförvaltningen
Verksamhetsstyrning och ekonomi

TERTIALRAPPORT
2022

Diarienummer
TN 2022-0045

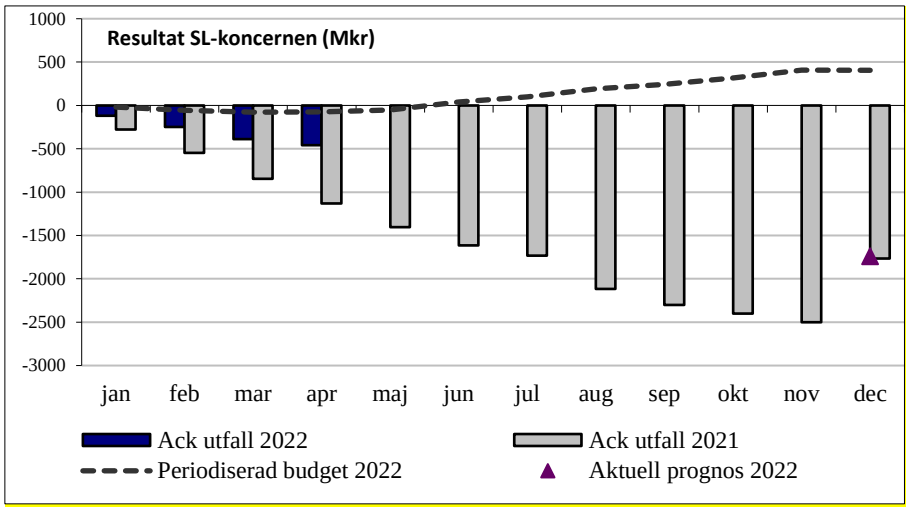
Trafiknämnden/trafikförvaltningen

Bilaga 1-3 till

Tertialrapport per april 2022

1. SL-koncernen
2. WÅAB
3. Utökad analys biljettintäkter SL och WÅAB

Bilaga 1 - SL-koncernen



Resultaträkning Mkr	Ack utfall 2204	Ack budget 2204	Avvik utf-bu 2204	Ack utfall 2104	Föränd fg år %	Prognos 2022	Budget 2022	Avvik PR-BU	Bokslut 2021	Ack utfall 2204*
Verksamhetsanslag	3 417	3 417	0	3 301	3,5%	10 251	10 251	0	9 902	3 429
Biljettintäkter	2 452	3 096	-644	1 500	63,5%	7 772	9 920	-2 147	5 941	2 452
Uthyrning fordon	462	469	-6	462	0,1%	1 394	1 389	5	1 387	462
Uthyrning lokaler	301	301	0	289	4,2%	919	902	17	882	301
Reklam	115	120	-5	120	-4,3%	348	359	-12	359	115
Övriga intäkter	396	333	63	383	3,3%	1 104	1 027	77	2 507	456
Verksamhetens intäkter	**7 143**	**7 736**	**-592**	**6 055**	**18,0%**	**21 789**	**23 848**	**-2 059**	**20 979**	**7 216**
Personalkostnader	3	4	-1	7	-57,3%	-4	11	-14	-5	2
Köpt trafik (AB SL)	-4 916	-4 951	35	-4 536	8,4%	-14 692	-14 641	-51	-14 063	-4 916
Köpt trafik (WÅAB)	-110	-107	-3	-108	1,7%	-463	-412	-51	-410	-110
Drift och underhåll	-732	-820	88	-685	6,9%	-2 527	-2 546	19	-2 234	-732
Övriga kostnader	-608	-620	12	-610	-0,4%	-1 959	-1 910	-49	-2 311	-667
Verksamhetens kostnader	**-6 363**	**-6 495**	**131**	**-5 932**	**7,3%**	**-19 645**	**-19 498**	**-147**	**-19 023**	**-6 423**
Avskrivningar	-1 091	-1 167	75	-1 067	2,3%	-3 413	-3 501	88	-3 337	-1 091
Finansnetto	-146	-148	3	-185	-21,1%	-469	-445	-24	-481	-151
Resultat	**-458**	**-74**	**-383**	**-1 129**		**-1 739**	**404**	**-2 143**	**-1 862**	**-451**

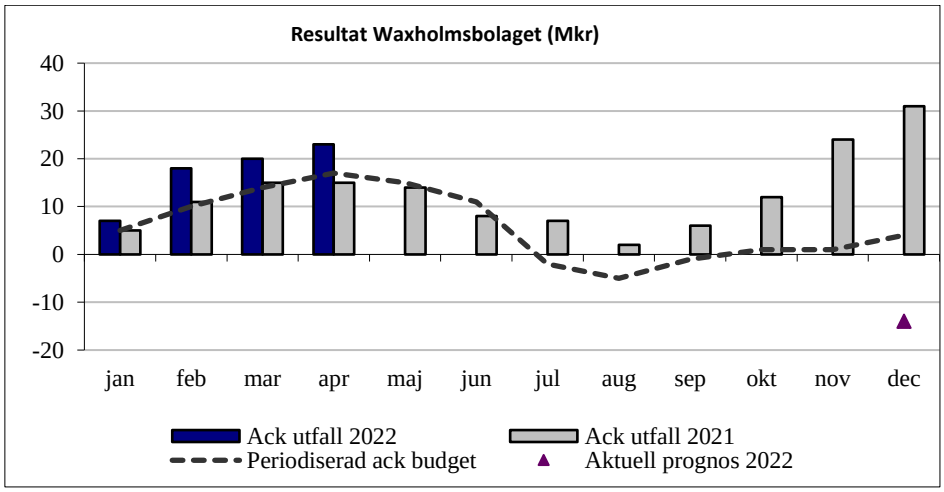
Inklusive verksamhetsinterna intäkter och kostnader.

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

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

Investeringar SL-koncern, mkr	Årets utgift 2204	Prognos 2022	Budget 2022	Avvik PR-BU	Upparb UTF/BU
Specificerade investeringar	687	4 924	5 990	-1 066	11%
Ospecificerade investeringar	244	1 045	1 212	-167	20%
SL-koncern totalt	**931**	**5 969**	**7 202**	**-1 233**	**13%**
Varav ersättningsinvesteringar	*423*	*1 969*	*2 224*	*-254*	*19%*

Bilaga 2 – Waxholmsbolaget (dotterbolag till AB SL)



Resultaträkning Mkr	Ack utfall 2204	Ack budget 2204	Avvik utf-bu 2204	Ack utfall 2104	Föränd fg år %	Prognos 2022	Budget 2022	Avvik PR-BU	Bokslut 2021
Verksamhetsanslag	149	149	0	142	5,2%	447	447	0	425
Biljettintäkter	8	7	1	7	19,8%	70	71	-1	63
Övriga intäkter	32	25	7	21	48,8%	148	107	41	122
Verksamhetens intäkter	**189**	**181**	**8**	**170**	**11,3%**	**665**	**625**	**41**	**609**
Personalkostnader	0	0	0	0	-132,4%	0	0	0	-1
Köpt trafik	-110	-107	-3	-108	1,7%	-463	-412	-51	-410
Drift och underhåll	-32	-31	-1	-19	69,9%	-136	-128	-8	-91
Övriga kostnader	-8	-10	2	-10	-15,8%	-31	-31	0	-24
Verksamhetens kostnader	**-150**	**-148**	**-2**	**-137**	**9,6%**	**-631**	**-571**	**-59**	**-526**
Avskrivningar	-15	-16	0	-16	-4,1%	-47	-47	0	-50
Finansnetto	-1	-1	0	-2	-66,9%	-1	-2	1	-2
Resultat	**23**	**17**	**6**	**15**		**-14**	**4**	**-18**	**31**

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 2204	Prognos 2022	Budget 2022	Avvik PR-BU	Upparb UTF/BU
Nyinvesteringar	1	14	37	-23	4%
Ersättningsinvesteringar	0	14	49	-36	0%
WÅAB totalt	**2**	**27**	**86**	**-59**	**2%**

Bilaga 3 – Utökad analys biljettintäkter SL och WÅAB

SL-trafiken

Utveckling biljettintäkter

I inledningen av året dämpades resandeökningen till följd av nya restriktioner. Under en knapp månad hölls bussarnas framdörrar stängda för påstigande vilket ledde till ökade möjligheter till fusk. Sedan restriktionerna togs bort har resandenivån ökat successivt och uppnår i mars månad 75 procent påstigande av 2019 års nivå.

För första tertialet uppgår biljettintäkterna i SL-trafiken till 2 444 mkr, vilket är -645 mkr lägre än rapporterad budget (-20,9 procent).

Rapporterad budget är baserad på den resandebedömning som gjordes vid budgettillfället, vilken i genomsnitt motsvarar 80 procent i jämförelse med ett normalår (2019). Den inkluderar också en kompenserande post för att uppnå bedömningen av intäktsnivån som rådde före pandemins start. Jämförelse mot budget görs i detta dokument till underliggande budget exklusive denna kompenserande post.

Resandet har haft en något svagare utveckling än underliggande budget till följd av smitta och tillkommande rekommendationer från myndigheter. Biljettintäkterna överträffar dock budget tack vare en fortsatt större andel enkelbiljetter, för vilka intäkten per resa generellt sett är högre än för resa med periodbiljett. Överströmningen mot en större andel enkelbiljetter uppstod under pandemin och håller fortfarande i sig.

Jämfört med motsvarande period 2021 visar biljettintäkterna en positiv avvikelse på +951 mkr, motsvarande +63,7 procent.

Den 4 januari 2022 genomfördes en höjning av biljettpriserna på i genomsnitt cirka 2,1 procent i hela sortimentet.

Analys utfall mot budget

Biljettintäkterna januari-april uppgår till 2 444 mkr. Jämfört med underliggande budet som bedömdes som rimlig vid budgeteringstillfället är avvikelsen +108 mkr (+4,6 procent), där lägre volymer under restriktionerna i januari kompenseras av högre volymer i februari-april. Efter att restriktionerna släpptes den 9 februari har resande och biljettintäkter ökat i takt med att närvaron på arbetsplatser och sociala kontakter ökat. Intäkter från såväl enkel- som periodbiljetter överträffar budget ackumulerat.

Distansarbete och övergång till alternativa transportslag har förändrat resenärernas resandebehov och beteende. Det innebär bland annat att den större andel enkelbiljetter i förhållande till periodbiljetter som vi såg under pandemin fortsatt håller i sig. Enkelbiljett är mer ekonomiskt fördelaktig för resenärer som reser sällan, samtidigt bidrar det med en högre intäkt per resa. Intäkter från enkelbiljetter står ackumulerat för 40 procent av de totala biljettintäkterna, att jämföra med cirka 27 procent under normalår (2019).

Periodbiljetter överträffar budget med +72 mkr, motsvarande +5,4 procent. 30-dagarsbiljetter står för största delen av avvikelsen, +50 mkr, där försäljningen i mars och april är den högsta för en enskild månad sedan pandemin bröt ut. Årsbiljetter avviker med +21 mkr, där försäljningen inte sjunkit i den omfattning som befarades, även om viljan att köpa längre periodbiljetter naturligt minskat.

Användandet av *enkelbiljetter och reskassa* överstiger totalt sett budget med +26 mkr (+2,7 procent). Resande med reskassa är -49 mkr lägre än budget medan övriga enkelbiljetter överstiger densamma med totalt sett +76 mkr. Möjligheten att blippa sitt betalkort vid resa (Res med betalkort) introducerades under första kvartalet 2021 och har blivit en populär produkt. Av alla sålda enkelbiljetter i april står Res med betalkort för cirka 36 procent av den totala försäljningen. App står för cirka 29 procent.

Tabell: ackumulerad avvikelse för biljettintäkter 2022 mot budget respektive föregående år. Avvikelserna är grupperade utifrån volym, pris och övrigt.

Förklaringsposter apr 2022, mkr	Ack mot budget	Ack mot 2021
Volym (antal biljetter och resande)	59	812
Pris	68	101
Övrigt	-772	38
Summa förklaringsposter	**-645**	**951**

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 poster står för +59 mkr mot budget. Året inleddes med begränsade volymer till följd av de restriktioner som infördes i slutet av 2021. Sedan restriktionerna släpptes och SL åter igen välkomnade resenärerna i trafiken den 9 februari har resandet har fortsatt att öka. Budgeten baserades på ett resande på nära 80 procent medan utfallet ackumulerat uppgår till cirka 70 procent. En större andel enkelbiljetter har, liksom under 2021, bidragit till att intäkterna ändå överträffar budget.

Pris

Prisrelaterade effekter står för en positiv avvikelse mot budget på +68 mkr och inkluderar även viss effekt från mixförändring. Övergång till enkelbiljett innebär generellt sett en högre intäkt per resa än resa med periodbiljett. Andelen enkelbiljetter är högre än budget. Det har även skett en liten förskjutning mot större andel biljetter till vuxet pris vilket också ger ett positivt bidrag.

Övrigt

Övriga förklaringsvariabler inkluderar den kompenserande post som budgeterats för att uppnå en bedömd intäktsnivå (100 procent) innan pandemins start.

Effektivitet

I slutet av 2021 infördes åter igen restriktioner. Från mitten av januari och en dryg månad framåt hölls framdörrarna på buss stängda för påstigande för att minska smitta och säkra chaufförernas arbetsmiljö och hälsa, vilket samtidigt möjliggjorde ökat fusk och intäktsbortfall. Biljettkontrollen fortsatte att utföra alla typer av kontroller men iakttog försiktighet, använde munskydd och undvek folksamlingar.

Sedan restriktionerna togs bort har resandenivån ökat successivt och biljettkontroller sker sedan 1 mars i normal omfattning och utan begränsningar. Flera olika insatser har också startats upp i samarbete med polis, trafikutövare och trygghetsresurser med främsta mål att öka betalningsviljan där förvaltningen kan se att ett systematiskt fusk finns.

Under våren fastställdes rapporten över fusket 2021. Från rekordhöga nivåer under 2020, med begränsade biljettkontroller och stängda framdörrar, sjönk fusket gradvis under 2021 i takt med bland annat införandet av skyddsglas i buss, men också att kontrollanterna kom tillbaka inklusive att ombordkontroller i fordon återupptogs. Under hösten 2021 låg andelen fuskresor i linje med hur det såg ut innan pandemin och för helåret blev resultatet i genomsnitt 5,4 procent.

I mars och april innevarande år visar de månatliga fusk-mätningarna ”Mini SL” också nivåer som närmar sig 2019 års fusknivå. Antalet genomförda kontroller har fortsatt ökat och andelen utställda tilläggsavgifter i förhållande till antal genomförda kontroller sjunker.

Det pågår ett intensivt arbete med att utveckla ett nytt biljettsystem för att ersätta det befintliga och många områden berörs. I början av maj kommer ombud och spärrkiosker att gå över från att sälja biljetter i det gamla biljettsystemet, SL Access, till försäljning i det nya. Övergången kräver

insatser inom flera områden, bland annat utbildning av personal, distribution av nya SL-kort samt information till resenärerna. Generellt innebär de förändringar som genomförs en förenkling för resenärerna och även att SL:s biljettförsäljning i egna kanaler stärks vilket på sikt leder till lägre försäljningsomkostnader.

Den 29 april tog trafiknämnden beslut om att dela ut SL-kort till cirka 170 000 ungdomar födda 2004-2010 i Stockholms län för fritt resande med SL under juni-augusti.

Analys mot föregående år

Biljettintäkterna överträffar föregående år för samtliga månader tack vare en uppåtgående resandekurva och högre betalningsvilja. Totalt överstiger de föregående år med +951 mkr, en ökning på motsvarande +63,7 procent.

Volym

Volymrelaterade faktorer påverkar jämförelsen mot föregående år med +812 mkr. Resandet, mätt som påstigande, uppnådde under första tertialet 2021 drygt 50 procent av resandet under normalår (2019) medan motsvarande siffra 2022 är cirka 70 procent. Under 2021 gällde restriktioner och påstigande på buss skedde genom bakdörren vilket bidrog till ökat intäktsbortfall och fusk. Framdörrarna öppnades successivt i takt med installation av skyddsglas under vår/sommar. Inledningsvis gällde restriktioner även 2022 och under en knapp månad även stängda framdörrar, men sedan restriktionerna togs bort i februari har resandet ökat.

Pris

Prisrelaterade effekter uppgår till +101 mkr. I början av januari höjdes priset på biljetter med i genomsnitt 2,1 procent. Posten inkluderar även en positiv mixeffekt till följd av en något större andel enkelbiljetter, för vilka intäkten per resa generellt sett är högre än resa med periodbiljett.

Övrigt

Den totala skulden till resenärerna avseende reskassa uppgår vid utgången av april till 351 mkr. Skulden fortsätter att minska i långsam takt vilket innebär att resenärer inte laddar och reser med reskassa i samma omfattning som tidigare. Det märks också på biljettintäkterna där andelen reskassa sjunker över tid. Övergången har framförallt skett till resa med betalkort och köp app. Skulden påverkas även av att kvarvarande saldo på gamla SL Accesskort där kortet passerat sin giltighetstid, intäktsförs efterhand. Hittills i år har 9,8 mkr påverkat intäkterna positivt och minskat skulden i år.

Skärgårdstrafiken (WÅAB)

Utveckling biljettintäkter

För första tertialet 2022 uppgår biljettintäkterna till 8,0 mkr, vilket är +0,5 mkr högre än budget (+7,3 procent).

Inledningen av året uppvisade en något svagare utveckling; -0,6 mkr lägre intäkter jämfört med budget för årets tre första månader. De förlängda covid19-restriktionerna påverkade både januari och februari med negativ avvikelse medan mars månads utfall var lika med budgeterad nivå. April månad noterades en positiv avvikelse om +1,1 mkr (+42 procent) vilket är anledningen till att ackumulerade intäkter för årets första kvartal överstiger budget.

Jämfört med motsvarande period 2021 visar biljettintäkterna en positiv avvikelse på +1,3 mkr, motsvarande + 19,8 procent. Föregående år påverkades hela motsvarande period i stor utsträckning av pandemin med begränsat antal platser ombord. Vid jämförelse med ett normalår (2019) avviker årets intäkter med -2,0 mkr motsvarande -19,5 procent.

Priserna i Waxholmsbolagets biljettsortiment höjdes i början av januari 2022 med motsvarande nivå som SL-biljetterna, i genomsnitt med cirka 2,1 procent.

Analys utfall mot budget

Budgeterade intäkter baseras på en resandebedömning och antagande som i genomsnitt motsvarar 80 procent av ett normalår (2019).

Årets resande uppgår till cirka 82 procent av 2019 års nivå i genomsnitt obeaktat påverkan av nya pendelbåtsförsökslinje L83 som i viss mån påverkar med förflyttning av resande från skärgårds- till pendelbåtstrafik.

Samtliga restriktioner och begränsningar avseende resenärer återgick till 100 procent kapacitet i mitten av februari, för samtliga fartyg, efter att restriktionerna släpptes den 9 februari.

Analys mot föregående år

Biljettintäkterna har under året varit högre för månaderna mars och april, där april stod för en positiv ökning med+1,4 mkr, 58 procent. Påsken 2021 låg tidigare än 2022, vilket var under period med vintertidtidtabell då färre åker till skärgården och fler till fjällen. Vidare bidrog fint väder med ökat dagsresande.

Det är enkelbiljetterna, som står för hela intäktsökningen, +1,4 mkr jämfört med föregående år. Periodbiljetternas avvikelse kan enbart skönjas i april och då en något lägre nivå.

Årets högre biljettintäkter förklaras av både volym och pris. Resandet inom skärgårdstrafiken visar en uppgång med +34 000 (+18 procent) antal

påstigande jämfört med föregående år. Både prishöjningen i början av året och fler resande genererar totalt högre intäkter. Tillämpning av SL-kort med SL-taxa under lågsäsong (mitten av september till slutet av april) förklarar högst troligt den begränsade intäktsökningen.

Andelen enkelbiljetter, biljetter som köps vid varje enskild resa, har även i år ökat. En trend som håller i sig från normalåret 2019. Enkelbiljetterna ger större flexibilitet och är mer ekonomiskt fördelaktiga för sällanresenärer. Årets andel intäkter från enkelbiljetter uppgick till 93 procent jämfört föregående års andel 91 procent.

Jämfört med 2019 och delar av 2020 ingår idag en viss andel avgångar på sträckan Stockholm-Vaxholm i den nya försökslinjen, pendellinje 83 med SL-taxa, som tidigare trafikerades av Waxholmsbolaget. Försökslinjen startades i mitten av augusti 2020. Antal resande under 2022 uppgår till 46 000 resande jämfört med 34 000 resande föregående år. Utan denna förflyttning till pendelbåtstrafik hade skärgårdstrafiken haft fler resande.

Region Stockholm

Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

Bilaga A1 Uppdrag, Regionfullmäktige

Tertial 1 2022

1 Uppdrag

Bild: Antal uppdrag och status



Trafikförvaltningen har 12 uppdrag från Regionfullmäktige. Samtliga uppdrag löper enligt plan.

1.1 Långsiktig ekonomisk uthållighet

1.1.1 Ett resultat i balans

Uppdrag	Status	Kommentar
Säkra kostnadskontroll, genomföra kostnadseffektiva upphandlingar och utveckla effektivt resursutnyttjande **Beskrivning** Trafiknämnden uppdras att säkra kostnadskontrollen, genomföra kostnadseffektiva upphandlingar och utveckla arbetet med effektivt resursutnyttjande avseende såväl administration som verksamhet. **Diarienr** RS 2020-0775 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2022 **Uppdragstyp** Beslut budget	Pågående enligt plan	**Tertial 1 2022** Inom uppdraget att säkra kostnadskontroll arbetar trafikförvaltningen bland annat med utveckling av arbetssätt i investeringsprocessens tidiga skeden, prognoser, dashboard och nyckeltalsuppföljning. Systemstödet har förbättrats och skapar förbättrade möjligheter för ekonomistyrning av projekt. Aktiveringar och avskrivningskostnader avseende FUT:s anläggningar har integrerats i befintlig systemlösning. Arbete pågår med att ta fram en ny modell för trafikförvaltningens långsiktiga finansiella planering s.k. 10 årsplan. Inom uppdraget att genomföra kostnadseffektiva upphandlingar pågår ytterligare kvalitetssäkring av upphandlingsplanen. Arbetet fortsätter också med att rekrytera medarbetare och få ner antalet vakanser. Fortsatt stegvis implementering av processorienterat arbetssätt och tvärfunktionellt arbete liksom arbete med att öka graden av affärsmässighet på förvaltningsnivå är andra pågående åtgärder inom uppdraget. Inom FC-aktiviteten intern effektivitet görs en kraftsamling för att använda interna resurser optimalt, effektivt och hållbart. För att utveckla effektivt resursutnyttjande har en rutin för FC-beslut tagits fram i samband med verksamhetens utökningsönskemål och det sker även en kartläggning av administrativt stöd. Behovsanalys görs i syfte att säkra ”rätt resurs” i samband med uppstart av ny rekrytering. HR-avdelningen bidrar med utvecklande av process och framtagande av systematiska arbetssätt för kompetensanalys och kompetensplanering, samt bistår avdelningarna med stöd i samband med organisationsöversyner.

1.2 En hållbar regional utveckling

1.2.1 Region Stockholm stärker ett hållbart resande så att klimatpåverkan från transporter minskar

Uppdrag	Status	Kommentar
Förslag till genomförandeavtal för Tunnelbanestation Hagalund, Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan, Spårväg syd och Roslagsbanan till City **Beskrivning** uppdra åt trafiknämnden återkomma med till LF med förslag till genomförandeavtal för objekten Tunnelbanestation Hagalund, Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan, Spårväg syd och Roslagsbanan till City **Diarienr** LS 2017-0621 Löpande **Beslutat av** Regionfullmäktige 2017 **Uppdragstyp** Beslut löpande	▶ Pågående enligt plan	**Tertial 1 2022** Uppdraget är att genomföra arbetet inom ramen för de av trafiknämnden godkända överenskommelserna om förskottering av medel från Sverigeförhandlingen för de två kollektivtrafikobjekten Spårväg Syd och Roslagsbanan till City. Arbetet inom ramen för dessa överenskommelser ska vara klart i slutet av 2022. För Spårväg Syd har arbetet med en fortsatt lokaliseringsutredning genomförts under perioden, i enlighet med beslut i styrelsen för Ramavtal 6. Detta då den sträckning, baserad på planeringsstudien från 2015 för Spårväg Syd, visat sig inte fullt genomförbar i förhållande till bland annat Trafikverkets projekt Tvärförbindelse Södertörn. Vidare har samråd om betydande miljöpåverkan genomförts under perioden. Parterna har också, vid styrelsemöte genom en särskild delrapportering, godkänt den överenskommelse som träffades hösten 2021 om förlängd förskottering för åren 2023 och 2024. För Roslagsbanan till city har arbetet fortsatt enligt plan under perioden med framtagande av samrådsunderlag i lokaliseringsutredningen inför planerat samråd under tertial två.
Avsätta riktade medel för medfinansiering för brygginvesteringar i skärgården. **Beskrivning** Trafiknämnden uppdras att avsätta riktade medel för medfinansiering för brygginvesteringar i skärgården. **Diarienr** RS 2020-0775 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2022 **Uppdragstyp** Beslut budget	▶ Pågående enligt plan	**Tertial 1 2022** Dialog och arbete pågår inom trafikförvaltningen kring ansvar och hantering för delar av uppdraget. Uppdraget samordnas med Regionledningskontoret som har ansvar för Landsbygds- och skärgårdsstrategin för Stockholmsregionen. 20 procent av bryggbeståndet inventeras årligen. Data från genomförda inventeringar kommer vara en parameter för eventuella prioriteringar av avsatta medel.
Utreda förbättrad möjlighet att integrera cykeln i kollektivtrafiken **Beskrivning** Som en del av arbetet med smidiga och framkomliga resor ska blandpendling främjas. Trafiknämnden ska därför under 2019 utreda förbättrad möjlighet att integrera cykeln i kollektivtrafiken och främjad	▶ Pågående enligt plan	**Tertial 1 2022** Inventering av cykelparkeringar vid kollektivtrafiken är genomförd. Rapport är framtagen och ska genomgå intern granskning. En kunskapssammanställning tas fram under året angående cykel ombord kollektivtrafik inklusive eventuella kompletterande utredningar. Detta ska ligga till grund för att peka på kommande behov av insatser för framtagande av policy och långsiktig plan för cykel ombord i kollektivtrafiken. Eventuellt

Uppdrag	Status	Kommentar
möjlighet till cykelförvaring i kollektivtrafiken. **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag		informationsärende i trafiknämnden efter sommaren som delrapport samt informations-/beslutsärende senhösten 2022 då utredningen är klar. Uppdraget något försenat jämfört med tidigare planering.
Fortsätta utveckla Stockholms kollektivtrafik med fokus på kollektivtrafik av hög kvalitet som bidrar till hållbar tillväxt i Stockholms län. **Beskrivning** Trafiknämnden uppdras att fortsätta utveckla Stockholms kollektivtrafik med fokus på en hel, ren, snygg, trygg och punktlig kollektivtrafik av hög kvalitet som bidrar till hållbar tillväxt i Stockholms län. **Diarienr** RS 2020-0775 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2022 **Uppdragstyp** Beslut budget	▶ Pågående enligt plan	**Tertial 1 2022** Genom effektiva rutiner för systematisk avtalsförvaltning skall förvaltningen säkerställa att de krav som ställs i avtal uppfylls och att leveransen till resenärerna håller god kvalitet. Resultat från den periodiska rapporteringen visar att trafikförvaltningen i huvudsak når de målnivåer som satts upp i avtalen. Andelen nöjda resenärer ligger på en hög nivå och resandet ökar successivt. Resenärerna känner sig mer trygga när de reser med SL-trafiken. Trafikförvaltningen är först och främst en beställarorganisation. För att nå uppsatta mål avseende trafikleverans är trafikförvaltningen beroende av sina leverantörer. Att uppnå och bygga goda relationer med dessa är nödvändigt. På detta sätt säkras långsiktiga, effektiva relationer med leverantörer, även i tider av förändring. Trafikförvaltningen har etablerade processer och arbetssätt för samverkan med leverantörer, något som är en väsentlig del av den löpande avtalsuppföljningen. Dialogen med leverantörerna är också viktig vid utvecklingen av nya produktioner och tjänster. Flera utvecklingsinitiativ pågår där trafikleverantörer bidrar med kunskap i framtagandet av nya kollektivtrafiklösningar. Trafikförvaltningen skall säkerställa ett trafikutbud som är kostnadseffektivt och som bidrar till en hållbar tillväxt i regionen. Detta är särskilt viktigt i en tid då omvärlden är i stark förändring. Trafikförvaltningen måste möta de olika utmaningar som förändringar medför med god kunskap, planeringsförmåga och effektiva arbetssätt. Under 2022 ser trafikförvaltningen över möjligheter att justera trafikutbudet för att öka kostnadseffektiviteten utifrån resenärernas behov och behov av utveckling i regionen. Åtgärder för att locka tillbaka resenärer samt attrahera nya resenärer genomförs inom ramen för FC-aktiviteten kollektivtrafiken efter pandemin, det handlar både om olika typer av flexibla biljettyper och ett utökat utbud av servicetjänster.

Uppdrag	Status	Kommentar
Utveckla trygghetsarbetet i och i anslutning till kollektivtrafiken (enligt specifikation i uppdragsbeskrivningen). **Beskrivning** Trafiknämnden uppdras att fortsätta utveckla trygghetsarbetet i och i anslutning till kollektivtrafiken. Bland annat genom att stärka trygghetcentralen, ökad samverkan för trygghetsskapande åtgärder och utbyggnad av trygghetskameror. **Diarienr** RS 2020-0775 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2022 **Uppdragstyp** Beslut budget	Pågående enligt plan	**Tertial 1 2022** Flera aktiviteter är under genomförande för att öka den upplevda tryggheten för resenärer. • Trygg stationsbesiktningar har genomförts på röda linjens stationer. På ett antal stationer kommer flera olika upprustningsåtgärder att föreslås genomföras utifrån det. Exempel på åtgärder kan vara förbättringsmålningar, belysning, förstärkning av kamera. • En tjänstedesign-studie har påbörjats angående förslag till åtgärder för att öka kvinnors trygghet på stationer. • Open lab-studenter har fått i uppdrag att under våren se över möjliga åtgärder för att öka tryggheten i angränsning till stationer. • Platssamverkan sker i flertalet kommuner. I vissa kommuner tecknas samverkansöverenskommelser. • Fortsatt arbete sker med uppsättning av nya kameror i kollektivtrafiken, bland annat live-kameror på bussar.
Förlänga försök med pendelbåtlinje 83 med ett år. **Beskrivning** Trafiknämnden uppdras att förlänga försök med pendelbåtlinje 83 med ett år. **Diarienr** RS 2020-0775 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2022 **Uppdragstyp** Beslut budget	Pågående enligt plan	**Tertial 1 2022** Nuvarande tilläggsavtal finns fram till 31 december 2022 och ingår i E39B-avtalet. Nytt tilläggsavtal kommer att tecknas inom ramen för frivolymer kopplat till E39B-avtalet.
Fortsätta pågående nystartsarbete i syfte att öka intäkterna och få tillbaka resenärerna efter pandemin. **Beskrivning** Trafiknämnden uppdras att fortsätta med det nystartsarbete som pågår med syfte att stärka servicen, anpassa utbudet och utreda nya biljetter i syfte att öka intäkterna och få tillbaka resenärerna efter pandemin. **Diarienr** RS 2020-0775 **Beslutat av**	Pågående enligt plan	**Tertial 1 2022** Arbetet med återtagande av resenärer och intäkter genom att utveckla kundupplevelsen och kollektivtrafikens konkurrenskraft fortsätter. Arbetet går enligt plan och åtgärder har börjat levereras under vintern, framför allt inom kommunikation med välkomnande budskap till resenärerna. Ytterligare åtgärder väntas rullas ut under våren 2022 och framåt. Arbete bedrivs inom flera delområden. • Inom biljettsortimentsarbetet utvärderas 10/30-biljetten under våren. Ytterligare biljettyper utreds. Analys och slutsatser presenteras vid kommande parlamentariska referensgruppsmöten. Beslut om eventuell utveckling av biljettsortimentet väntas fattas

Uppdrag	Status	Kommentar
Regionfullmäktige 2022 **Uppdragstyp** Beslut budget		under hösten/vintern 2022. • Fortsatt arbete pågår även med att erbjuda utökade ytor för reklam och service (varuautomater, butiker, caféer etc.) i stationer och anläggningar. Nya ytor rullas ut löpande. • Vad gäller mobilitetstjänster väntas två pilotprojekt där mobilitets- och tillgänglighetstjänster drivna av externa parter introduceras och planeras att starta i sommar och pågå under ett år. Inom mobilitetsområdet finns även ett behov av att utveckla en lösning för digitala återförsäljare. Detta behov förväntas realiseras med start under hösten 2022, för uppväxling under 2023. • Under 2022 har ytterligare tre delområden adderats för koordination inom uppdraget; trafikinformation, trygghet och anpassning av trafikutbud. • Förstudie med syfte att klarlägga hur förmåga till målgruppsanpassad och personaliserad information, kommunikation och marknadsföring kan utvecklas har genomförts. Handlingsplan för fortsatt arbete finns framtagen. • Ett omfattande kundinsiktsarbete bedrivs löpande för att säkerställa att lämpliga och tillräckliga åtgärder genomförs utifrån målen att återta resandevolymer. • Arbete pågår också inom ramen för befintligt processutvecklingsarbete där "kundfokus", "utveckling" och "marknadsandel" är centrala begrepp. Uppdraget koordineras löpande med relevanta insatser inom kommunikation, marknadsföring och försäljning.
Utreda möjligheten att låta en operatör utveckla en station kommersiellt **Beskrivning** Utreda möjligheten att låta en operatör utveckla en station kommersiellt **Diarienr** RS 2019-0829 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2020 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	▶ Pågående enligt plan	**Tertial 1 2022** För att utveckla såväl service som intäkter i kollektivtrafiken ska möjligheten till exempelvis butiker, kiosker och reklam i anslutning till kollektivtrafiken utvecklas. Arbete pågår.

Uppdrag	Status	Kommentar
Utreda stombuss 4 **Beskrivning** En utredning av stombuss 4 ska genomföras med utgångspunkt från bedömningsverktyg för svensk BRT-standard och sikte på att möjliggöra en expressbuss **Diarienr** RS 2019-0829 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2020 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	Pågående enligt plan	**Tertial 1 2022** Ett informationsärende "Information om att genomföra pilotstudie med påstigning alla dörrar på stomlinje 4" presenterades i trafiknämnden i april. Planering sker för att starta en pilot i sommar/höst med påstigning vid alla dörrar på stomlinje 4. Ny trafik-IT ska möjliggöra en bättre trafikstyrning och därmed en ökad regularitet för bussarna vilken förväntas leda till en mer jämn fördelning av resenärerna ombord på bussarna och därmed bättre kapacitetsutnyttjande. Resenärerna förväntas uppleva en minskad trängsel och en ökad pålitlighet. Stockholm stad deltar också i projektet och ska bland annat måla upp 1000 meter nya kollektivtrafikkörfält.

1.2.2 Till år 2030 har Region Stockholms totala klimatpåverkan halverats jämfört med 2019

Uppdrag	Status	Kommentar
Kartlägga dagens infrastruktur för emissionsfria drivmedel och behov av framtida utbyggnad, samt utreda vilka linjer som kan köras på el och vätgas. **Beskrivning** Trafiknämnden uppdras att ta fram en kartläggning av dagens infrastruktur för emissionsfria drivmedel och behov av framtida utbyggnad, samt utreda vilka linjer som kan köras på el och vätgas. **Diarienr** RS 2020-0775 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2022 **Uppdragstyp** Beslut budget	Pågående enligt plan	**Tertial 1 2022** Uppdraget hanteras primärt inom pågående åtgärdsval för tonnage. Samordningen sker också med RF-uppdrag "Fortsätta den gröna omställningen i kollektivtrafiken". Åtgärdsval tonnage är påbörjat och förväntas färdigställas i början av 2023. Uppdraget tolkas som att omfatta trafikslag sjö. ”Emissionsfria drivmedel” tolkas som ”emissionsfri drift”.
Fortsätta den gröna omställningen i kollektivtrafiken (enligt specifikation). **Beskrivning** Trafiknämnden uppdras att fortsätta den gröna omställningen i kollektivtrafiken genom att stärka energieffektiviseringsarbetet, ökad elektrifiering av busstrafiken och en inriktning mot emissionsfri sjötrafik. **Diarienr** RS 2020-0775 **Beslutat av**	Pågående enligt plan	**Tertial 1 2022** Under perioden har en uppdragsanalys tagits fram och förankrats internt inom trafikförvaltningen. Syftet med uppdraget är att stärka energieffektiviseringsarbetet genom att ta fram arbetssätt samt identifiera och föreslå en plan för införande av tekniska åtgärder i trafiken och infrastrukturen för att reducera energianvändningen (KWh), klimatpåverkan (CO_2) och kostnader kopplade till energi (kr) samt säkra bättre funktion i anläggning. Arbetet pågår under hela 2022 och ska föreslå en plan med åtgärdsförslag för åren 2023-2030. Inom arbetet med uppdraget kommer samordning att ske med TN-uppdragen ”Sjötrafikens koldioxidutsläpp

Uppdrag	Status	Kommentar
Regionfullmäktige 2022 **Uppdragstyp** Beslut budget		ska minska genom energisparkrav för fartygen, detta ska genomföras enligt en större utredning och pilotförsök”.

Region Stockholm

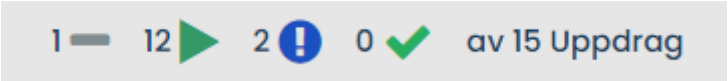
Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

Bilaga A2 Uppdrag, Trafiknämnden

Tertial 1 2022

1 Uppdrag

Bild: Antal uppdrag och status



Trafikförvaltningen har 15 uppdrag från Trafiknämnden. 12 av uppdragen löper enligt plan och två pågår med avvikelse. Ett har inte påbörjats.

1.1 En hållbar regional utveckling

1.1.1 Region Stockholm stärker ett hållbart resande så att klimatpåverkan från transporter minskar

Uppdrag	Status	Kommentar
Förbättra störnings- och realtidsinformationen **Beskrivning** Uppdragets mål är att säkerställa att trafikförvaltningen tillhandahåller en korrekt, pålitlig och sammanhållen trafikinformation i nivå med resenärens förväntningar. Uppdraget ska sätta en ny stabil plattform som består så väl av styrning och uppföljning som av förbättringar mot resenären i kollektivtrafiken. Arbetet omfattar arbetssätt, styrning, ny digitalgrundplattform, driftstabilitet av de digitala systemen, hanteringen av trafikincidenter/störningshantering och digitala tjänster ut mot resenär. Kommunikation av nya funktioner, kommer att ske löpande under året, i takt med att de lanseras **Beslutat av** Nämnd 2021	Pågående med avvikelse	**Tertial 1 2022** Många arbeten och projekt pågår inom trafikinformationsområdet och flertalet projekt följer i stort tidplanen. Dock har trafikförvaltningen ett antal utmaningar när det gäller stabilitet och vidareutveckling av reseplaneraren. Implementering av nyckeltal för uppföljning och styrning av framtida lösningar fortsätter. Enkäter och mätningar genomförs varje månad för att kunna läsa av trender och vad som efterfrågas av resenären. Arbetet med att implementera ett effektivt arbetssätt pågår genom att bland annat se över strukturer för ekonomi, kommunikation och uppstarter. Under perioden har en ny styrgrupp etablerats. Arbeten inom projekten följer i stort tidplan enligt prioritetsordning realtid, störningsinformation och beläggningsgrad samt att processen för incidenthantering håller på att ses över. Exempel på projektleveranser: • Anropsstyrd trafik • Positionering av bussar i realtid: där hantering av grunddatan för positionering är klar. • Förmågan att visa fordonspositioner för tunnelbana testad och etablerad. Den kommer inom kort läggas ut som öppen data. • Nya skyltar på strömkajen uppsatta som kan ta emot störningsinformation från trafikledningen. • Beläggningsprognoser för buss, pendel och tunnelbanan klart för äldre avtal och utvecklas nu för de nya avtalen.

Uppdrag	Status	Kommentar
Utveckla det pågående arbetet med framkomlighet för busstrafiken till att omfatta fler kommuner och linjer **Beskrivning** Utredning av stombuss 4 fortsätter och kommer att redovisas successivt och lämpliga åtgärder kommer att testas och införas. Föreslå och genomföra framkomlighetsåtgärder i samverkan med kommuner. Utveckla framkomlighetsarbetet till att omfatta fler linjer/områden samt att fler kommuner bjuds in till framkomlighetskommissionen. Inriktningen är också att ta fram en ny handlingsplan för stombuss under 2021 som ersätter den nuvarande. Arbetet med framkomlighet på stombusslinje 176/177 ska trappas upp i ett projekt och i samverkan med berörda kommuner. **Beslutat av** Nämnd 2021	▶ Pågående enligt plan	**Tertial 1 2022** Uppdragets syfte är att utveckla framkomlighetsarbetet till att omfatta fler kommuner och linjer. Trafikförvaltningen har sedan tidigare ett pågående arbete med att förbättra framkomligheten i stombussnätet vilket bland annat bedrivs inom Åtgärdsvalsstudie (ÅVS) förbättrad framkomlighet i stomlinjenätet, nedan enbart ÅVS stombuss. ÅVS stombuss är ett samverkansprojekt som ägs och finansieras av trafikförvaltningen tillsammans med trafikverket och där länets kommuner deltar. Uppdraget att involvera fler kommuner kan anses uppnått då kommuner berörda av stombuss under åren kontinuerligt involverats i arbetet med ÅVS Stombuss. Detta uppdrag tolkas därför som en fortsättning där fokus i år ligger på att involvera fler kommuner i genomförandet av ett utvecklat stomlinjenät. • Uppdraget genomförs inom ramen för befintlig ÅVS stombussprojekt där arbetet pågår med att upprätta ett nytt samverkansavtal mellan trafikförvaltningen och trafikverket. • I samband med detta ingår att se över och utveckla en ny arbetsprocess och projektmetodik för projektet med utgångspunkt i Kollektivtrafikplan 2050. Exempelvis kommer arbetet inte längre bedrivas på geografiskt avgränsade stråk, dvs delar av linjer, utan istället utgå från att studera hela linjer. • Målsättningen är att forma ett projekt som i högre utsträckning än tidigare skapar förutsättningar för respektive part att bidra till ett utvecklat stomlinjenät, dvs i högre utsträckning nå ett genomförande. • Nytt samverkansavtal ska finnas framme i december 2022. Uppdraget anses genomfört och kommer avrapporteras när den nya projektmetodiken finns framme.
Fortsätta att delta i dialog med Stockholms stad, Solna stad och Täby kommun angående bryggor anpassade för sjötrafik **Beskrivning** fortsätter att delta i dialog med Stockholms stad, Solna stad och	▶ Pågående enligt plan	**Tertial 1 2022** Dialogen kommer att ske med kommunerna under året för att utreda förutsättningarna och nuvarande och potentiella bryggor för sjötrafik. Kontakt har skett med Solna, Stockholm och Täby. Dialogen fortsätter under 2022 för vidare hantering gällande förutsättningar för bryggor anpassade för sjötrafik.

Uppdrag	Status	Kommentar
Täby kommun angående bryggor anpassade för sjötrafik **Beslutat av** Nämnd		
Stärka arbetet med att få väderskydd på plats vid bryggor med fler än 20 påstigande per dygn. **Beskrivning** stärka arbetet med att få väderskydd på plats vid bryggor med fler än 20 påstigande per dygn. Ytterligare 1,5 mkr 2022 (+1,5 mkr 2023) anslås inom ram för väderskydd i skärgården. **Beslutat av** Nämnd	Pågående enligt plan	**Tertial 1 2022** Mellan 5-10 väderskydd monteras i sjötrafiken under 2022. Trafikförvaltningen arbetar också med kravställning av nya väderskydd. Prototyp tas fram under 2022. Med trolig start 2023 kommer väderskydd med den nya designen att rullas ut i både buss- och sjötrafiken.
Medel anslås för bryggor i skärgården **Beskrivning** 2,5 mkr anslås inom ram för sökbara medel för bryggor i skärgården **Beslutat av** Nämnd	Pågående med avvikelse	**Tertial 1 2022** En genomförandeprocess har satts upp där ansökningsperioden planeras vara startad till sommaren 2022. Under tidig höst skall bryggägare, som ansökt om medel, få beslut. För att bryggägare och trafikförvaltningen ska kunna genomföra beslutade åtgärder föreslås att slutdatum, för redovisning av åtgärderna, sätts till juni 2023. Behov av personella resurser finns vilket föranleder status pågående med avvikelse.
Förbättra resenärsupplevelsen inom sjötrafiken genom att uppdatera riktlinjer för bryggor och replipunkter mer i enlighet med riktlinjer för resenärsservicen på landtrafiken. **Beskrivning** förbättra resenärsupplevelsen inom sjötrafiken genom att uppdatera riktlinjer för bryggor och replipunkter mer i enlighet med riktlinjer för resenärsservicen på landtrafiken. **Beslutat av** Nämnd	Pågående enligt plan	**Tertial 1 2022** Arbetet med riktlinjer för trafikbryggor beräknas vara klart under våren 2022. Arbetet med replipunkter har påbörjats genom framtagandet av en uppdragsbeskrivning under första kvartalet 2022. Uppdraget kommer stämmas av inom trafikförvaltningen och med regionledningskontoret som har ett uppdrag om att stödja trafikförvaltningens arbete med replipunkter. Arbetet knyter an till uppdraget från 2021 att inventera ansvarsfördelningen för bryggor som trafikeras i SL:s/trafikförvaltningens och Waxholmsbolagets regi. Syftet med uppdraget är en tydlig och överenskommen ansvarsfördelning vid replipunkter för berörda aktörer på platsen, en förbättrad resenärsnytta och en effektivare sjötrafik utifrån

Uppdrag	Status	Kommentar
		energi-, och verksamhetsmässiga aspekter.
Verka för att alla replipunkter har tillgänglighetsanpassad toalett, möjlighet till cykelparkering, förbättrad resenärsinformation och väderskydd. **Beskrivning** Verka för att alla replipunkter har tillgänglighetsanpassad toalett, möjlighet till cykelparkering, förbättrad resenärsinformation och väderskydd. **Beslutat av** Nämnd	▶ Pågående enligt plan	**Tertial 1 2022** Mellan 5-10 väderskydd monteras i sjötrafiken under 2022. Trafikförvaltningen arbetar också med kravställning av nya väderskydd. Prototyp tas fram under 2022. Med trolig start 2023 kommer väderskydd med den nya designen att rullas ut i både buss- och sjötrafiken. Dialog pågår med bland annat kommuner gällande tillgänglighetsanpassning av toaletter. Inventering av cykelparkeringar vid kollektivtrafiken är genomförd inom ramen för trafikförvaltningens arbete med att förbättra möjligheten att integrera cykeln i kollektivtrafiken. Rapport är framtagen och ska genomgå intern granskning. Arbetet med att strukturera om trafikinformation inom sjötrafiken pågår. Genom att använda samma struktur för trafikinformation som den SL har är det möjligt att visa upp informationen på samma sätt ute i skärgården som inne i staden. Ett försök har inletts i och med EU-projektet ArcGate där bland annat tre digitala skyltar har satts upp i skärgården för att visa dynamisk trafikinformation.
Framkomlighetsstrategi 2022-2025 ska rymma 65 mkr, varav 15 mkr 2022. **Beskrivning** Framkomlighetsstrategi 2022-2025 ska rymma 65 mkr, varav 15 mkr 2022. Resurserna ska matchas av deltagande kommuner. **Beslutat av** Nämnd	▶ Pågående enligt plan	**Tertial 1 2022** Inom uppdraget kommer en försörjningsplan för väg tas fram. Det blir ett kunskapsunderlag som redogör för framkomligheten för kollektivtrafiken i regionen idag och hur den väntas se ut år 2040. Med utgångspunkt i kunskapsunderlaget fattas strategiska ställningstaganden för var och hur trafikförvaltningen anser att resurser bör prioriteras för att förbättra framkomligheten. Det samlade kunskapsunderlaget inklusive ställningstagande och prioriteringar utgör underlag för kommunikation med väghållarna i regionen genom till exempel yttranden över planer, uppdrag såsom ÅVS (Åtgärdsvalsstudie) stombuss, gemensamma satsningar för ökad framkomlighet med kommuner, deltagande i andra parters ÅVS:er samt studier inför upphandling. Det pågående arbetet med att utveckla samverkan mellan trafikförvaltningen, Trafikverket och kommunerna genom hela processen, från tidig planering av utveckling av bussystemet till att framkomlighetsåtgärder och trafik är på plats, kommer att ge bättre förutsättningar för ett ökat genomförande av åtgärder i vägnätet och en tydlig planering av trafikutvecklingen för buss.
Att användningen av artificiell intelligens på rulltrappor och hissar fortsätter att utvecklas om	▶ Pågående enligt	**Tertial 1 2022** Piloten pågår och utvärderas löpande. Leverantören

Uppdrag	Status	Kommentar
pilotförsök faller väl ut. **Beskrivning** att användningen av artificiell intelligens på rulltrappor och hissar fortsätter att utvecklas om pilotförsök faller väl ut. **Beslutat av** Nämnd	plan	har vissa leveransproblem av komponenter vilket gör att takten i inkopplingen av AI blir långsammare an planerat. Parallellt med AI-piloten studeras i vilken utsträckning nuvarande SCADA, (Supervisory Control And Data Acquisition), ett existerande system för övervakning och styrning, kan användas för att uppnå motsvarande funktionalitet som AI.
Inom ramen för befintligt samverkansarbete, att föra dialog med länets kommuner om hur fler infartsparkeringar kan bidra till att möjliggöra kombinationsresor även för invånare i glesbyggda områden. **Beskrivning** inom ramen för befintligt samverkansarbete, att föra dialog med länets kommuner om hur fler infartsparkeringar kan bidra till att möjliggöra kombinationsresor även för invånare i glesbyggda områden. **Beslutat av** Nämnd	▶ Pågående enligt plan	**Tertial 1 2022** Arbetet har påbörjats genom att ta fram och förankra en uppdragsbeskrivning. Målet för uppdraget är att få en aktuell bild av behov av, och förutsättningar för, fler infartsparkeringar i länets glesa delar för att på så sätt bidra till att utveckla kollektivtrafiken. Genom dialog med kommunerna kan trafikförvaltningen verka för tillkomst av fler parkeringar i bra lägen. Intern samverkan sker genom samordning med pågående arbete med betalsystem för infartsparkeringar.
Cykel på lokalbana ska testas **Beskrivning** Fortsätta utreda förbättrad möjlighet att integrera cykeln i kollektivtrafiken, med ambition att under 2022 genomföra ett försök på lokalbana i lågtrafik. **Beslutat av** Nämnd	▶ Pågående enligt plan	**Tertial 1 2022** Dialog med trafikutövare, riskanalyser och tester är genomförda. Genomförande av pilot på tvärbanan planeras att genomföras under sommarperioden med en utvärdering i augusti-september.
Pilotförsöket med pilot av flexibla nattstopp återupptas **Beskrivning** Pilotförsöket med pilot av flexibla nattstopp återupptas **Beslutat av** Nämnd	▶ Pågående enligt plan	**Tertial 1 2022** Värdet av flexibla nattstopp bedöms vara högre under den mörkare delen av året därav planeras piloten att påbörjas sensommar och pågå under sex månader. Dialog påbörjad med Nobina om att genomföra piloten inom ett av deras trafikområden.

Uppdrag	Status	Kommentar
Arbetet med framkomlighet på stombusslinje 176/177 ska trappas upp i ett projekt och i samverkan med berörda kommuner **Beskrivning** Arbetet med framkomlighet på stombusslinje 176/177 ska trappas upp i ett projekt och i samverkan med berörda kommuner. **Beslutat av** Nämnd	▶ Pågående enligt plan	**Tertial 1 2022** Arbetet inom detta uppdrag fortsätter och bygger vidare på tidigare kontakter och underlag för stomlinjerna 176/177. Dialog med berörda parter pågår så att framkomligheten förbättras successivt.
Den regionala och interregionala kollektivtrafiken ska fortsätta utvecklas och medfinansiering undersökas för olika delar av systemet i syfte att underlätta ett bättre vardags- och helgpendlande för fler. **Beskrivning** Den regionala och interregionala kollektivtrafiken ska fortsätta utvecklas och medfinansiering undersökas för olika delar av systemet i syfte att underlätta ett bättre vardags- och helgpendlande för fler. **Beslutat av** Nämnd	▶ Pågående enligt plan	**Tertial 1 2022** Genomförandet av uppdraget hanteras inom ramen för den årliga trafikförändringsprocessen. Pendel- och regionaltågstrafiken samt busstrafiken diskuteras bland annat inom den kontinuerliga kommundialogen. Eventuella åtgärder kommer sedan hanteras inom trafikförändringsprocessen med remissförslag och nämndärende. Dialog med berörda kommuner och Region Sörmland avseende möjligheten att införa förstärkt helgtrafik på Gnestalinjen planeras ske i början av juni vid trafikförändringsprocessens grenmöte för Södertäljelinjen och Gnestapendeln.

1.1.2 Till år 2030 har Region Stockholms totala klimatpåverkan halverats jämfört med 2019

Uppdrag	Status	Kommentar
Genomföra en utredning och ett pilotförsök för att minska koldioxidutsläppen genom energisparkrav i sjötrafiken **Beskrivning** Genomföra en utredning och ett pilotförsök för att minska koldioxidutsläppen genom energisparkrav i sjötrafiken	– Ej påbörjad	**Tertial 1 2022** En uppdragsanalys är påbörjad under första tertialet. Uppdraget planeras samordnas med arbetet inom RF-uppdraget ”Fortsätta den gröna omställningen i kollektivtrafiken".

Uppdrag	Status	Kommentar
Beslutat av Nämnd		

Region Stockholm

Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

Bilaga indikatorer beslutade av nämnd, T1 2022

April 2022

1 Nämndspecifika mål och indikatorer

1.1 Region Stockholm stärker ett hållbart resande så att klimatpåverkan från transporter minskar

För det nämndspecifika målet ”Region Stockholm stärker ett hållbart resande så att klimatpåverkan från transporter minskar” finns förutom de av Regionfullmäktige beslutade indikatorerna även indikatorer som är beslutade av trafiknämnden.

De av trafiknämnden beslutade indikatorerna är en nedbrytning av de övergripande indikatorerna.

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

Prognostiserad måluppfyllelse avser helåret och bedöms enligt nedan

🟢 Uppfylls

🔶 Osäker

🟥 Uppfylls ej

Tabeller: Indikatorer beslutade av Trafiknämnden

Nöjda resenärer per trafikslag

Indikator (rapporteras per månad)	Utfall månad Mar 2022	Utfall ack	Utfall ack fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde
Nöjda resenärer - tunnelbana *(Nämnd)*	89%	88%	N/A	🟢	>=79%
Nöjda resenärer - busstrafik *(Nämnd)*	84%	84%[1]	N/A	🟢	>=77%
Nöjda resenärer - pendeltåg *(Nämnd)*	78%	76%	N/A	🟢	>=76%
Nöjda resenärer - lokalbanor *(Nämnd)*	92%	92%	N/A	🟢	>=86%
Nöjda resenärer - båtpendel *(Nämnd)*	98%	98%	N/A	🟢	>=92%

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.

[1] Under januari och februari var bussarnas framdörrar stängda till följd av covid-19 varför ingen mätning kunde genomföras.

Upplevd kvalitet [2] är trafikförvaltningens månatliga ombordundersökning i SL-trafiken vilken mäter nöjdheten bland resenärerna. På grund av covid-19 kunde ingen undersökning genomföras i fjol.

Andelen nöjda resenärer med *tunnelbanetrafiken* uppgår till 88 procent vilket är nio procentenheter högre än målet. Bidragande faktorer till högre nöjdhet i tertialet kan relateras till hög trafikleverans, hög punktlighet samt nya och uppgraderade fordon. Under året kommer fortsatt fokus vara på att kvalitetssäkra trafikleveransen och resenärsmiljö, exempelvis trygghetsskapande åtgärder.

Andelen nöjda resenärer med *busstrafiken* uppgår till 84 procent vilket är sju procentenheter högre än målet. Under januari och februari var bussarnas framdörrar stängda till följd av covid-19 varför ingen mätning kunde genomföras. Prognosen för måluppfyllelse baserar sig därför på en kort period med en månads utfall. Under året kommer fortsatt fokus vara på att kvalitetssäkra trafikleveransen och resenärsmiljö, exempelvis samverkan kring ökad punktlighet, samt trygghetsskapande åtgärder.

Andelen nöjda resenärer med *pendeltågstrafiken* uppgår till 76 procent vilket är i linje med målet. Under året kommer fortsatt fokus vara på att kvalitetssäkra trafikleveransen och resenärsmiljö, exempelvis samverkan kring ökad punktlighet och trygghetsskapande åtgärder. För *lokalbanor* är utfall 92 procent vilket är över mål, och kan relateras till goda trafikleveranser.

Andelen nöjda resenärer med *båtpendel* (sjötrafik) uppgår till höga 98 procent vilket är över målet.

Punktlighet per trafikslag

Indikator (rapporteras per månad)	Utfall månad Mar 2022	Utfall ack	Utfall ack fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde
Punktlighet - tunnelbana *(Nämnd)*	98,1%	98,5%	98,5%	●	>=96,6%
Punktlighet - busstrafik *(Nämnd)*	89,3%	89,8%	90,4%	●	>=90%
Punktlighet - pendeltåg *(Nämnd)*	91,6%	92,1%	89,0%	◆	>=94%
Punktlighet - lokalbanor *(Nämnd)*	97,8%	97,7%	97,6%	●	>=96,4%
Punktlighet - båtpendel *(Nämnd)*	97,0%	97,0%	N/A	●	>=97%
Punktlighet - skärgårdstrafik *(Nämnd)*	95,0%	97,0%	N/A	●	>=93%

Jämfört med perioden innan covid-19 har punktligheten förbättrats för samtliga

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

trafikslag. Färre reser med kollektivtrafiken och framkomligheten för exempelvis busstrafiken har ökat till följd av minskad trafik då fler arbetat hemifrån.

Punktligheten för tunnelbanan har varit god under perioden och överträffar mål. Bidragande faktorer till hög punktlighet kan relateras till stabil trafikleverans, få trafikstörande arbeten, och begränsat antal trafikavvikelser.

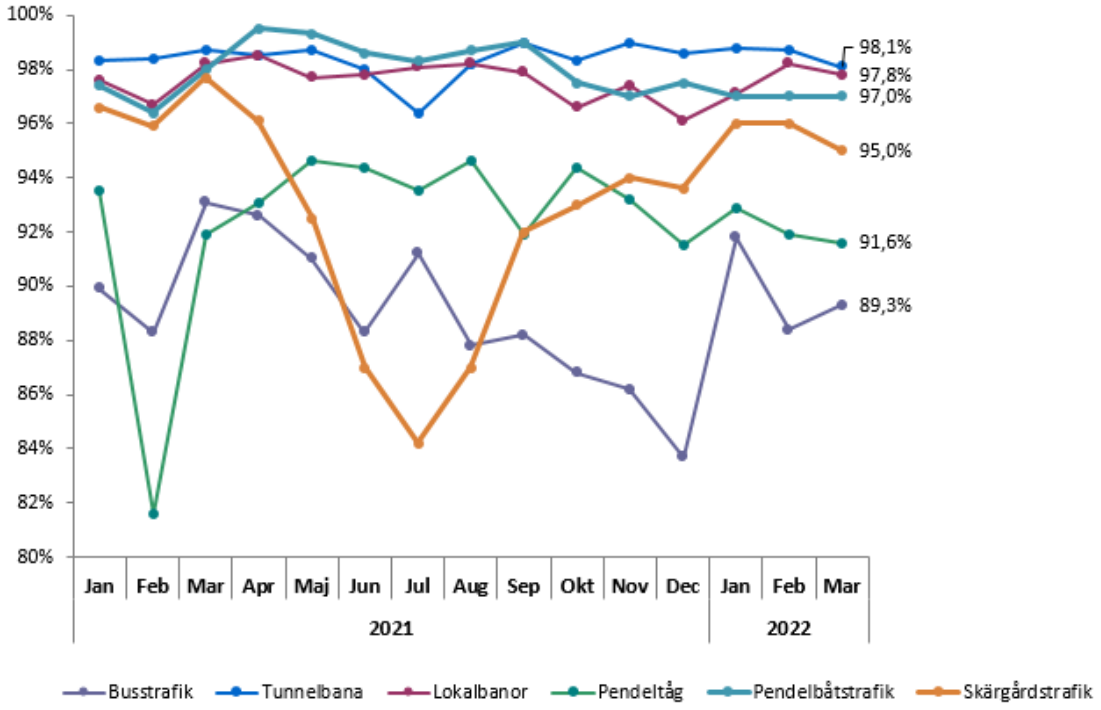
Punktligheten för busstrafiken var i stort sett i linje med mål, och även med fjolåret trots ett ökat resande. Trafikförvaltningen arbetar kontinuerligt i samverkan med trafikutövarna för att ständigt förbättra punktligheten. Vissa trafikavtal har inbyggda incitament för att främja ett proaktivt arbetssätt hos trafikutövarna vad gäller punktlighet och framkomlighetsfrämjande åtgärder. Inom verksamheten pågår ett omfattande arbete med framkomlighet tillsammans med kommunerna och Trafikverket.

Pendeltåg hade en punktlighet på omkring 92 procent vilket är två procentenheter under mål. Bidragande faktorer för lägre punktlighet kan relateras till infrastrukturella störningar i trafikleveransen och till olyckstillbud under mars. Trafikleveransen har även påverkats av lägre personaltillgång (högre sjukfrånvaro) samt hantering av personalplanering vid störningar. På åtgärdssidan är fokus fortsatt på systematisk uppföljning av och förebyggande åtgärder i trafikleveransen. Samverkan sker med MTRP och Trafikverket kring infrastruktur och tidhållning. Prognos för helåret något osäker.

Inom lokalbana har punktligheten varit hög och över mål. För Nockebybanan, Roslagsbanan, Saltsjöbana och Tvärbanan har punktligheten legat över målet och trenden för dessa banor är stabil. För Lidingöbanan har punktligheten legat runt målnivån, men med en positiv trend. För Spårväg city har resultatet varierat kraftigt. I januari var punktligheten under målnivån. Resultaten kan relateras till personalbrist och fordonsbrist i början av året som framförallt har påverkat trafikleveransen. Fortsatt fokus på förebyggande och avhjälpande åtgärder i fordonsunderhållet. Större tillgång till personal då sjukfrånvaron har sjunkit. Inlåning av fordon planeras för att säkerställa fortsatt trafikleverans.

Inom sjötrafiken har punktlighetenen varit hög, över eller i linje med mål, under inledningen av året som säsongsmässigt karaktäriseras av lågt resande under vinterhalvåret.

Diagram 1: Punktlighet per månad och trafikslag



Antal påstigande per trafikslag

Indikator (rapporteras per månad)	Utfall månad Mar 2022	Utfall ack	Utfall ack fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde
Antal genomsnittligt påstigande en vanlig vardag (tusental) - Tunnelbana *(Nämnd)*	875	778	595	◆	>=945
Antal genomsnittligt påstigande en vanlig vardag (tusental) - Busstrafik *(Nämnd)*	909	842	698	◆	>=876
Antal genomsnittligt påstigande en vanlig vardag (tusental) - Pendeltåg *(Nämnd)*	337	303	211	◆	>=323
Antal genomsnittligt påstigande en vanlig vardag (tusental) - Lokalbanor *(Nämnd)*	181	166	113	◆	>=161
Antal påstigande - allmän kollektivtrafik på vatten - total *(Nämnd)*	319	686	414	●	>=4 571
Antal påstigande - allmän kollektivtrafik på vatten - Båtpendel (tusental) *(Nämnd)*	266	556	288	●	>=3 167

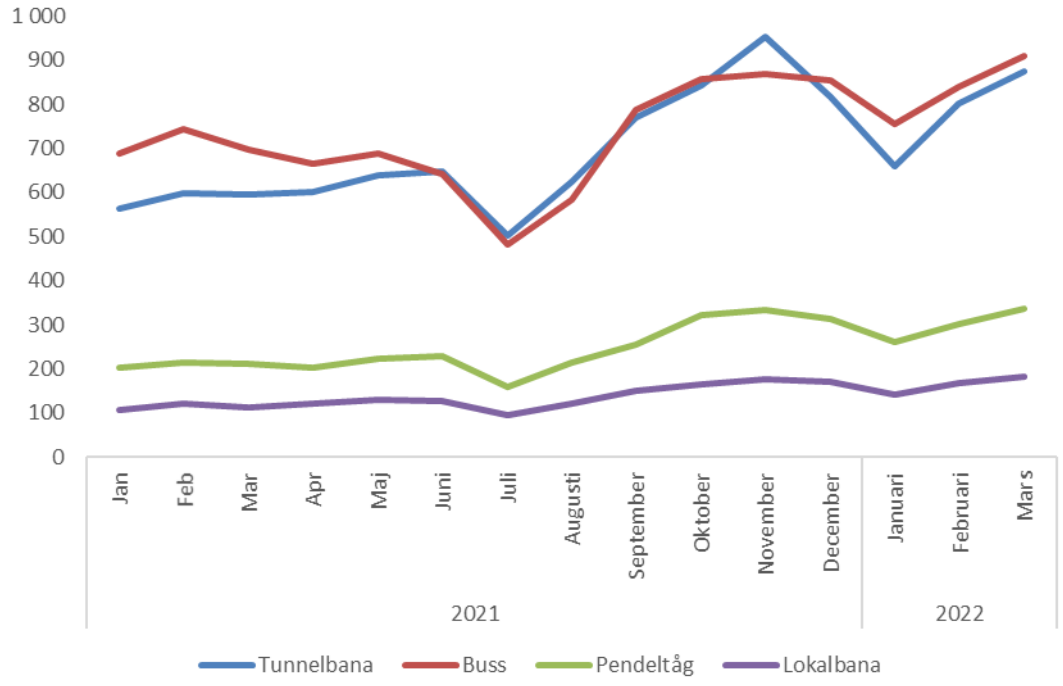
Indikator (rapporteras per månad)	Utfall månad Mar 2022	Utfall ack	Utfall ack fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde
Antal påstigande - allmän kollektivtrafik på vatten - Skärgårdtrafik (tusental) *(Nämnd)*	53	130	126	●	>=1 404

Resandet med kollektivtrafiken har påverkats kraftigt av pandemin. Osäkerheten kring hur resenärsvolymerna kommer att utvecklas är stor och målet för resande utmanande. Jämfört med normalåret 2019 har resandet minskat som en konsekvens av covid-19, för samtliga trafikslag med undantag för pendelbåt. Ökningen inom pendelbåt beror på nytt trafikavtal (Linje 80 sjövägen) med fler avgångar och högre kapacitet, samt den nya försökslinjen 83.

Verksamhetsplan 2022 och dess målnivåer baserades på 80 procent resande. Aktuell prognos för landtrafiken bygger på omkring 80 procent resande jämfört med 2019, där nivån mot slutet av året uppgår till omkring 90 procent. Framtagen resandeprognos har gjorts på aggregerad nivå för landtrafiken, och har använts för samtliga trafikslag dvs inga anpassningar har gjorts utefter de förutsättningar/utmaningar som respektive trafikslag har.

Osäkerhet råder dock kring resandeutvecklingen framgent, till exempel påverkan av ett ökat distansarbete, takten i länets befolkningsökning , eventuella nya vågor av pandemi och restriktioner, och förändrade resmönster.

Diagram 2: 2021-202203, genomsnittligt påstigande per månad per trafikslag



Trygga resenärer skärgårdstrafiken

Indikator (rapporteras per månad)	Utfall månad Mar 2022	Utfall ack	Utfall ack fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde
Andel trygga resenärer i allmän kollektivtrafik i skärgårdstrafiken *(Nämnd)*	99%	98%	N/A		>=96%

Andelen resenärer som känner sig trygga i Skärgårdstrafiken är fortsatt hög, även nu när mätningen upplevd kvalitet har återupptagits. Den höga andelen resenärer som känner sig trygga förklaras av att det finns personal ombord. Prognosen för Skärgårdstrafiken uppgår till 97 procent.

INVESTERINGSUTFALL 2022 TRAFIKNÄMNDEN

Investeringar >50 mkr <100 mkr

Region Stockholm

Period 2022-04-31

Mkr	Årets investeringsutgifter (mkr)					Total utgift (mkr)				
	Utfall 2022 jan-apr	Prognos 2022	Budget 2022	Avvikelse 2022	Upparbet-ningsgrad 2022 %	Total ack. Utfall	Total prognos	Total budget 2022	Beslut	Total upparb grad %
Ospecificerade investeringar >50 mkr <100 mkr										
501545 - Ombyggnad av Botkyrka busstvätthall	1,0	1,4	0,0	1,4	0,0%	99,5	99,9	97,4	97,5	102,1%
500995 - TB-Permanent luftkonditionering i C20 hytter	0,4	9,2	52,0	-42,7	0,7%	12,4	93,6	93,6	93,6	13,2%
501759 - Ombyggnad av Märsta busstvätthall	4,9	16,0	20,1	-4,1	24,3%	80,1	91,3	91,1	91,3	87,9%
501625 - Fullskaletest barriärer	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0	89,4	0,0%
501760 - Ombyggnad av Norrtälje busstvätthall	4,3	5,0	6,5	-1,5	66,8%	87,8	88,4	87,3	87,3	100,6%
500344 - Kabel (läckkabel) för radiodistribution i spårtunnlar	5,0	10,4	8,1	2,4	61,4%	69,5	75,0	75,0	75,0	92,7%
501038 - RB Signal: Ställverk 95 Stockholms Östra	1,9	24,8	7,5	17,3	25,6%	42,9	72,0	44,4	72,0	96,6%
501434 - Södertälje C	-4,2	-4,2	15,0	-19,2	-28,2%	0,0	0,0	55,0	55,0	0,0%
502027 - TB 2 Flytt av norra signalteknikrum Slussen	0,1	0,4	0,0	0,4	0,0%	53,6	53,9	52,4	54,6	102,3%
501982 - TB - Ny spårgående kran	11,7	11,7	14,3	-2,6	81,9%	47,4	47,4	50,0	50,0	94,8%
Summa investeringsutgifter TF, SL, WÅAB	**25**	**75**	**123**	**-49**	**20%**	**493**	**622**	**646**	**766**	**76%**