Stockholms läns landsting

Trafiknämnden/trafikförvaltningen

ÅRSRAPPORT 2017

Innehållsförteckning

1. Sammanfattning 5

2. Styrning 6
2.1 Styrning av verksamheten 6
2.1.1 Verksamhetsfakta 6
2.1.2 Styrning inom nämnd/styrelse 6
2.2 Uppdrag 7
2.2.1 Uppdrag i budget 7
2.2.2 Uppdrag under löpande år 8
2.3 Efterlevnad av styrande dokument 8
2.3.1 Styrningsrapport 8
2.3.2 Specifika ägardirektiv 8
2.3.3 Strategier 8
2.3.4 Landstingets finanspolicy 9
2.4 Intern styrning och kontroll 9

3. Mål 11
3.1 Ekonomi i balans 11
3.2 Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem 11
3.3 Hållbar tillväxt och utveckling 12
3.4 Tryggad kompetensförsörjning 12
3.5 Punktlighet och kvalitet samt övriga lokala mål 13
3.5.1 Punktlighet i kollektivtrafiken 13
3.5.2 Kvalitet i kollektivtrafiken 15
3.5.3 Lokala mål 16

4. Verksamhet 17
4.1 Väsentliga händelser 2017 17
4.2 Effektivare landsting 27
4.3 Verksamhetsförändringar 27
4.4 Resande 28
4.4.1 Kollektivtrafiken på land 29
4.4.2 Kollektivtrafik på vatten 31
4.4.3 Färdtjänsttrafik 31
4.5 Resande ur ett jämställdhetsperspektiv 31
4.6 Produktivitet 32

5. Ekonomi 34

5.1 Resultatutveckling 34
5.1.1 Verksamhetens intäkter 35
5.1.2 Kostnadsutveckling 37
5.1.3 Verksamhetens kostnader 38
5.1.4 Kapitalkostnader 41
5.2 Specifikationer 42
5.2.1 Resultat per trafikindelning 42
5.2.2 Bemanningskostnader 42
5.2.3 Kostnader för specialistkonsulter 42
5.2.4 Realisationsresultat 43
5.2.5 Statsbidrag och annan medfinansiering 44
5.3 Resultatdisposition 44
5.4 Investeringar 44
5.4.1 Utfall gentemot budget 45
5.4.2 Specificerade investeringar- utfall gentemot budget 45
5.4.3 Ospecificerade investeringar 49
5.5 Balansräkning 49
5.6 Finansiering 49

6. Verksamhetsstöd 50
6.1 Miljö 50
6.1.1 Miljöprogram 2017–2021 50
6.1.2 Ledningssystem 51
6.1.3 Övrig redovisning 51
6.2 Socialt ansvarstagande, säkra processer och digitaliseringsgrad 51
6.3 Upphandling och inköp 51

7. Personal och utbildning 52
7.1 Kompetensförsörjning 52
7.2 Utbildning och kontinuerlig kompetensutveckling 53
7.3 Attraktiv och konkurrenskraftig arbetsgivare 53
7.4 Mål och resultatorienterade chefer 55

8. Ledningens åtgärder 56

9. Pågående rättsprocesser (tvister) 60

10. Förväntad utveckling 2018 60

11. Övrigt 61

12. Bilagor 61

13. Nämnd-/styrelsebehandling 61

Bilaga 1 - SL-koncernen 62

Bilaga 2 - Färdtjänstverksamheten 64

Bilaga 3 - Waxholmsbolaget 65

Bilaga 4 – Analys avseende biljettintäkter i SL-trafiken 67

Bilaga 5 – Specificerade investeringar – utfall per dec 2017 71

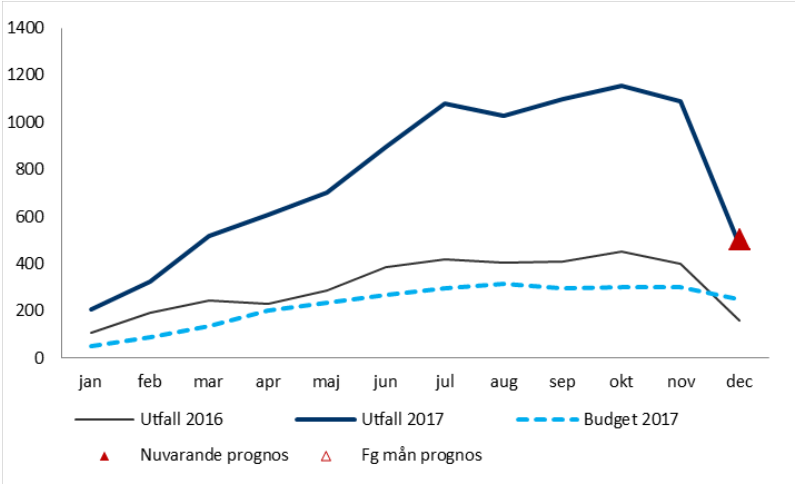
Bilaga 6 – Beskrivning av investeringsobjekt 79

1. Sammanfattning

Trafiknämndens (TN) verksamhetsområden är trafikförvaltningen (TF) inklusive färdtjänsten, AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) med dotterbolag och Waxholms Ångfartygs AB (WÅAB)[1].

- Resultatet 2017 för trafiknämndens verksamhetsområden är 483 mkr (160 mkr föregående år) jämfört med ett budgeterat resultat om 250 mkr. Senaste resultatprognos uppgick till 500 mkr.
- Landstingsbidraget har ökat med 3,3 procent och biljettintäkterna med 8,0 procent jämfört med utfall 2016. De samlade trafikkostnaderna har ökat med 0,2 procent och kapitalkostnaderna med 6,3 procent.
- Avvikelsen om +233 mkr mellan årets resultat och budgeterat resultatkrav beror på högre biljettintäkter till följd av en stark resandeutveckling. Därtill bidrar lägre verksamhetskostnader inom ett flertal områden samt lägre kapitalkostnader. Högre kostnader uppstod dock till följd av att delar av investeringsprojekt har bedömts behöva kostnadsföras, främst kopplat till uppsägning av avtal gällande signalsystem inom program Röda linjen uppgradering.

Diagram. Resultatutveckling 2017 jämfört med resultat 2016 och budget 2017. Utfallet per december är 483 mkr. Prognosen per helår var 500 mkr.



- För analys över kostnadsutvecklingen, se avsnitt 5.1.2.
- Investeringsutfallet uppgår till 6 933 mkr, vilket motsvarar en upparbetningsgrad på 82 procent jämfört med budgeterat 8423 mkr eller 98 procent jämfört med senaste prognos om 7 109 mkr.
- Antalet resande i kollektivtrafiken på land och på vatten har ökat jämfört med föregående år. Resandet inom färdtjänstverksamheten har minskat.

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

2. Styrning

2.1 Styrning av verksamheten

2.1.1 Verksamhetsfakta

Landstinget har det övergripande ansvaret för att alla, som bor i eller besöker Stockholms län, ska ha tillgång till en väl utbyggd, lättillgänglig och pålitlig kollektivtrafik. Visionen för kollektivtrafiken är en attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem som bidrar till att Stockholm är Europas mest attraktiva storstadsregion.

Trafiknämnden (TN) har ansvaret för kollektivtrafik på land, till sjöss samt för personer med funktionsnedsättning. Nämnden ansvarar också för den strategiska samordningen i de landstingsägda trafikbolagen AB Storstockholm Lokaltrafik (SL) och Waxholms Ångfartygs AB (WÅAB).

Till stöd för trafiknämnden finns trafikförvaltningen (TF), ett färdtjänstutskott samt tre beredningar (beredningarna för trafikplanering, sjötrafik och färdtjänst).

Förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT) rapporterar separat till trafiknämnden.

2.1.2 Styrning inom nämnd/styrelse

I trafikförvaltningens uppdrag ligger att bereda och verkställa beslut om inriktning och omfattning för en långsiktigt hållbar kollektivtrafik inom trafiknämndens verksamhetsområden. Dessutom ansvarar förvaltningen för styrning och uppföljning av trafikdrift samt upprätthållandet av infrastrukturens funktion, säkerhet och värde.

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

Verksamhetsstyrning
Den ekonomiska styrningen av trafikförvaltningen utgår från budgeten, som anger mål och ekonomiska förutsättningar för verksamheten. Förvaltningschefen beslutar årligen om en verksamhetsplan för att leda och styra verksamheten via mål och uppdrag. Trafikförvaltningen styrs genom en kombination av uppsatta mål (målstyrning) och styrning genom uppdrag (uppdragsstyrning) från förvaltningschefen till avdelningscheferna inom organisationen. Trafikförvaltningens mål återfinns i den strategiska kartan.

Verksamheten följs upp genom ekonomisk månadsuppföljning, inklusive prognoser. Verksamhetsplanen följs upp genom en tertialvis ledningsrapportering där utvecklingen av indikatorer och uppdrag avrapporteras.

Styrningen grundar sig på ett aktivt arbete med riskanalys och riskhantering, både för att fatta verksamhetsbeslut men även för att följa upp att beslutade mål uppnås.

2.2 Uppdrag

2.2.1 Uppdrag i budget

Genomförda och avrapporterade uppdrag, som att-satser, i samband med Delårsrapport 2017 är

- att uppdra åt trafiknämnden att hemställa hos regeringen om att höja tilläggsavgifterna för den som fuskar i kollektivtrafiken (LF beslut om budget 2016/ LS 2015-0039)
- att uppdra åt trafiknämnden att göra motsvarande justeringar i övriga taxor i SL:s biljettsortiment enligt de riktlinjer som specificeras i den parlamentariska taxeutredningens ärende Utredning gällande prissättning för SL:s enkel- och periodbiljetter (LF beslut om budget 2017/LS 2016-0257)
- att uppdra åt trafiknämnden att göra motsvarande justeringar i övriga taxor i Waxholms Ångfartygs AB:S biljettsortiment (LF beslut om budget 2017/LS 2016-0257)

Nedan redovisas kvarstående uppdrag givna av landstingsfullmäktige/ landstingsstyrelsen i samband med budget. Fyra av fem uppdrag är genomförda. För status hänvisas till bilaga Återrapportering av uppdrag.

- landstingsfullmäktiges beslut om budget 2015, LS 1403-0399 i enlighet med att-satserna.
  - att uppdra åt trafiknämnden att, i samråd med landstingsstyrelsen, utreda tillkommande investeringsbehov för befintlig tunnelbana, bytespunkter samt angränsande anläggningar med anledning av beslutad överenskommelse om utbyggnad av tunnelbana i enlighet med 2013 års Stockholmsförhandling
- landstingsfullmäktiges beslut om budget 2017, LS 2016-0257, som viljeyttring (ej att-sats)
  - trafiknämnden får i uppdrag 2017 att fortsätta, fördjupa och förstärka insatserna för ett minskat fusk- och tjuvåkande
  - trafiknämnden får i uppdrag att initiera dialoger med samtliga kommuner i Stockholms län när det gäller stationsnära platser och belysning, förstärkta möjligheter till användning av trygghetskameror, samt andra trygghetsskapande åtgärder för att öka den upplevda tryggheten hos resenärerna i kollektivtrafiken
  - trafiknämnden får i uppdrag att intensifiera dialogen med polis och andra berörda myndigheter i syfte att minska ingreppen i

kollektivtrafiken i samband med större evenemang, särskilt under rusningstid
- bolag och förvaltningar ska ta fram kompetensförsörjningsplaner i linje med landstingets övergripande kompetensförsörjningsstrategi

2.2.2 Uppdrag under löpande år

Nedan redovisas kvarstående uppdrag som att-satser givna av landstingsfullmäktige/ landstingsstyrelsen löpande under perioden per december 2017 samt uppdrag från landstingsrevisorerna. Ett av fyra uppdrag är genomfört, övriga pågår. För status hänvisas till bilaga Återrapportering av uppdrag.

- att uppdra åt nämnder, styrelser och bolag inom Stockholms läns landsting att utarbeta styrdokument för säkerhet i enlighet med landstingsstyrelsens riktlinjer för säkerhet (LF 2016-03-15)
- uppdra åt trafiknämnden att ansvara för principöverenskommelse avseende Nacka centrums bytespunkt samt resultat av genomförd åtgärdsvalsstudie för samordnad trafikplanering centrala Nacka (LS 2017-0297)
- Att uppdra åt trafiknämnden återkomma med till LF med förslag till genomförandeavtal för objekten Tunnelbanestation Hagalund, Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan, Spårväg syd och Roslagsbanan till City (LS 2017-0297)
- I landstingsrevisorernas årsrapport 2016 rekommenderar landstingsrevisorerna att trafiknämnden och WÅAB bör återredovisa fullmäktiges uppdrag att utreda och återkomma med slutligt förslag på överföring av WÅAB:s tillgångar och avtal till trafiknämnden (ej att-sats. Årsrapport 2016 från landstingsrevisorerna)

2.3 Efterlevnad av styrande dokument

2.3.1 Styrningsrapport

Till Årsrapporten 2017 finns i bilaga bolagsstyrningsrapport för SL respektive för WÅAB samt styrningsrapport för trafikförvaltningen.

2.3.2 Specifika ägardirektiv

Trafiknämnden följer de specifika ägardirektiven.

2.3.3 Strategier

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län
Det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län (TFP) är regionens viktigaste styrdokument för kollektivtrafikens utveckling. Syftet med programmet är att fastställa långsiktiga mål för den regionala kollektivtrafiken. Målen pekar ut den strategiska inriktningen för landstingets och andra aktörers arbete inom området, och styr mot den

gemensamma visionen enligt den regionala utvecklingsplanen (RUFS), att Stockholmsregionen ska vara Europas mest attraktiva storstadsregion. Programmet revideras en gång per mandatperiod.

Arbetet med att revidera det regionala trafikförsörjningsprogrammet har fortsatt under början av 2017 efter inkomna synpunkter från remissperioden från föregående år. En samrådsredogörelse har tagits fram som utgör en bilaga till programmet. Trafikförvaltningen färdigställde även hållbarhetsbedömningen av programmet.

Det reviderade trafikförsörjningsprogrammet färdigställdes under våren i tätt samarbete med LSF[2]:s styrning och ekonomi. I april tog trafiknämnden beslut om ett reviderat program och i oktober beslutade landstingsfullmäktige om detsamma.

2.3.4 Landstingets finanspolicy

Landstingets finanspolicy följs av bolag och förvaltning inom trafiknämndens verksamhetsområde. I de fall avsteg görs är det i överenskommelse med SLL Internfinans. Inga avsteg är gjorda per december.

2.4 Intern styrning och kontroll

I SLL:s Policy för internkontroll pekas särskilt på att SLL tillämpar den internationella standarden för intern styrning och kontroll, COSO[3]. Till detta kommer att man hänvisar till kommunallagens krav på att verksamheten inom förvaltningarna ska bedrivas i enlighet med fullmäktiges mål och riktlinjer.

Trafikförvaltningen tillämpar COSO. Intern styrning och kontroll utgår från mål, riktlinjer och styrande dokument utgivna av förvaltningschefen. Riskbedömningar och prioriteringar görs inom verksamheten samt för projekt och program samt särskilda uppdrag upptagna i verksamhetsplanen. I vissa specifika fall riskanalyseras även åtgärdsplaner avsedda att hantera uppkomna akuta problemsituationer. Prioriterade risker hanteras för att stödja att trafikförvaltningens mål uppfylls.

Trafikförvaltningens internkontrollgrupp stödjer arbetet utifrån en riskbaserad prioritering med att utveckla och förstärka rutiner och processer i verksamheten och i projekt. Riktlinjer och styrande dokument avseende intern styrning och kontroll är publicerade på trafikförvaltningens intranät. Chief risk officer (CRO) underhåller dokumenten och medverkar

[2] Landstingsstyrelsens förvaltning
[3] *COSO Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission*, ett ramverk för att utvärdera ett företags interna kontroll över den finansiella rapporteringen

till att dessa efterlevs i arbetet med riskhantering samt intern styrning och kontroll.

Internrevisionen har uppgiften att granska och verifiera funktionen inom trafikförvaltningens system för intern styrning och kontroll. Granskningar genomförs av hur verksamheten tillämpar etablerad intern styrning och kontroll samt att denna följs upp och vid behov vidareutvecklas.

Som ett resultat av arbetet med riskanalyser och riskhantering ges trafikförvaltningens ledning underlag för att utforma och förbättra internkontrollåtgärder inom verksamheten samt för projekt, program och särskilda uppdrag. Detta är en iterativ process som leder till successiv utveckling och anpassning av intern styrning och kontroll. Sådan utveckling genomförs på ledningsnivå och i verksamhetens processer.

Internkontrollplanen utgör en prioriterad sammanställning av verksamhetens generella risker tillsammans med föreslagen riskhantering av dessa risker.

3. Mål

3.1 Ekonomi i balans

Mål och indikator	Utfall 2017	Mål 2017	Utfall 2016	Uppfyllt 2017
EKONOMI I BALANS				
Ett resultat i balans				
Ett positivt resultat[1)]	**483**	250	160	**Ja** ●

[1)] För förvaltningar/bolag avses det av fullmäktige beslutade resultatkravet

Resultatet för trafiknämndens verksamhetsområden uppgår till 483 mkr, att jämföra med ett budgeterat resultat om 250 mkr i enlighet med fullmäktiges beslut. Senaste prognos visade ett resultat på 500 mkr. För analys, se vidare avsnitt 5.

3.2 Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem

Mål och indikator	Utfall 2017	Mål 2017	Utfall 2016	Uppfyllt 2017
ATTRAKTIV KOLLEKTIVTRAFIK I ETT HÅLLBART TRANSPORTSYSTEM				
Attraktiva resor				
Andel nöjda resenärer i allmän kollektivtrafik	82%	≥75 %	80,0 %	**Ja** ●
Andel nöjda resenärer i särskild kollektivtrafik	84%	≥90 %	83,0 %	**Nej** ●
Andel nöjda resenärer i kollektivtrafiken på vatten	97%	≥91 %	93,0 %	**Ja** ●
Effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan				
Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna 1)	N/A	≥38 %	-	N/A
Andel förnybar energi i kollektivtrafiken 2)	-	≥94 %	97 %	
Kostnad per personkilometer, SL-trafiken	3,24	≤3,30 kr	3,21	**Ja** ●
Tusental påstigande en vanlig vardag	2 744	≥2 742	2 716	**Ja** ●
Tillgänglig och sammanhållen region 3)				
Busstrafik, fungerande automatiskt inre utrop	85%	≥87 %	-	**Nej** ●
Andel spårfordon med tillgängligt insteg	100%	≥96 %	98 %	**Ja** ●

[1)] Mål satt enligt tidigare mätmetod. Indikatorn mäts vart fjärde år. Senaste mätningen var 2015 med utfall 49%.

[2)] Utfall levereras i samband med miljörapporteringen i februari.

[3)] Ny indikator för sammanhållen region tas förnärvarande fram.

Attraktiva resor

Andel nöjda resenärer har ökat i jämförelse med 2016. För andel nöjda resenärer i allmän kollektivtrafik och för kollektivtrafik på vatten har målet för 2017 uppnåtts. Ackumulerat nöjdhet för särskild kollektivtrafik når inte målet för år 2017. Se vidare avsnitt 3.5.2 för vidare analys avseende kvalitet.

Effektiva resor med lågmiljö- och hälsopåverkan

Indikatorn Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna mäts enbart vart fjärde år, därav finns inget resultat för 2017. Målet för kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna om 38 procent fastställdes utifrån en nationell resvaneundersökning med annan metodik. Enligt resvaneundersökningen 2015, som var en nollmätning, uppgick resultatet till 49 procent. I grunden är indikatorn trögrörlig. En ökad

kollektivtrafikandel av de motoriserade resorna minskar trängseln i hela transportsystemet och bidrar till att minska en negativ klimatpåverkan.

Indikatorn Andel förnybar energi i kollektivtrafiken rapporteras i samband med trafikförvaltningens hållbarhetsredovisning i februari 2018.

Indikatorn Kostnad per personkilometer[4] har ökat med 0,9 procent jämfört med 2016 och uppgår till 3,24 kr. Årsmålet för 2017 är därmed uppnått. För vidare analys kring personkilometer se avsnitt 4.6.

Utfallet för indikatorn antal påstigande en vanlig vardag ligger på målet 2,7 miljoner och har ökat något i jämförelse med föregående år. För vidare analys se avsnitt 4.4 Resande.

Tillgänglig och sammanhållen region
Indikatorn Busstrafik, fungerande inre utrop, mäts två gånger per år, på vår och höst, genom så kallade Mystery Shoppers-undersökningar. Utfallet för 2017 var 85 procent. I vårens mätning uppnåddes målet på 87 procent medan det i höstens mätning blev ett utfall på 83 procent.

Sedan fordonen av typ X10 fasades ut från pendeltågstrafiken under våren 2017 har nu samtliga spårfordon tillgängliga insteg och målet 100 procent är därmed uppnått.

3.3 Hållbar tillväxt och utveckling

Mål och indikator	Utfall 2017	Mål 2017	Utfall 2016	Uppfyllt 2017
HÅLLBAR TILLVÄXT				
Effektivt miljöarbete				
Energianvändning per kvm (kWh/m^2) i fastigheter ägda av AB SL [1)]	-	-2%	-	
Energianvändning för kollektivtrafik per personkilometer	-	-2%	-	
Andel ekologiska livsmedel [2)]	-	≥ 30 %	-	

[1)] Avser energianvändning för (köpt) elektricitet och värme, kWh per kvadratmeter (A-temp).

[2)] Redovisningen av livsmedel omfattar kaffe, te och frukt till personalen inom trafikförvaltningen.

Utfall 2017 för hållbar tillväxt rapporteras i samband med trafikförvaltningens hållbarhetsredovisning i februari 2018.

3.4 Tryggad kompetensförsörjning

Mål och indikator	Utfall 2017	Mål 2017	Utfall 2016	Uppfyllt 2017
TRYGGAD KOMPETENSFÖRSÖRJNING				
Attraktiv arbetsgivare				
Stolta och motiverade medarbetare (medarbetarindex)	77	≥ 76	-	**Ja** ●
Mål- och resultatorienterade chefer (ledarskapsindex)	78	≥ 75	75	**Ja** ●
Totalindex stolta och motiverade medarbetare	75	≥ 73	-	**Ja** ●

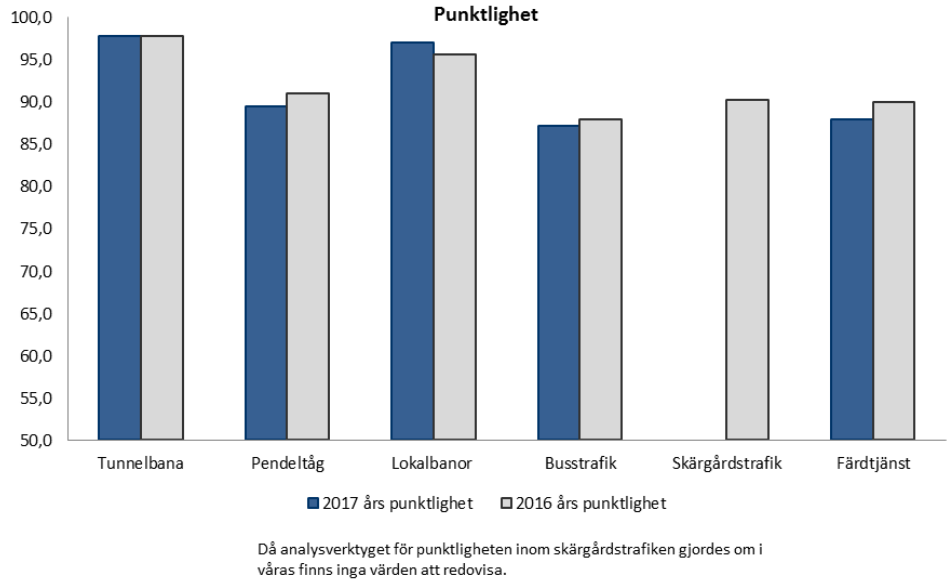
[4] Avser SL-koncernens samtliga kostnader inklusive kapitalkostnader. Jämförelsestörande poster avräknas.

Målen för alla indikatorer under attraktiv arbetsgivare har uppnåtts för 2017. Trafikförvaltningen arbetar kontinuerligt med personal- och kompetensförsörjning. Personalnyckeltal följs upp månadsvis. Se avsnitt 7 Personal och utbildning för vidare analys.

3.5 Punktlighet och kvalitet samt övriga lokala mål

3.5.1 Punktlighet i kollektivtrafiken

Diagram. Punktlighet per trafikslag. Utfall avser perioden jan- dec 2017 respektive jan-dec 2016.



En av de indikatorer som är viktig för resenärerna är trafikens punktlighet. Punktligheten mäts procentuellt i antal avgångar i rätt tid inom tre minuter. Se vidare fotnot[5].

Tunnelbanans genomsnittliga punktlighet för året uppgår till 97,8 procent, vilket är på motsvarande nivå som för 2016, och något över målet för 2017 (96,6 procent). Punktligheten har under året varit stabil och målet har uppfyllts samtliga månader, som delvis är ett resultat av det intensiva arbete som föregick beställningen av 2017 års tidtabell i tunnelbanan. En aktiv avtalsuppföljning av de trafikstörningar som ändå uppstår bidrar också till att förbättra rutinerna för återhämtning i trafiken och på så sätt minska produktionsbortfall.

Jämfört med föregående år har den genomsnittliga punktligheten för *pendeltåg* sjunkit något och uppgår till 89,5 procent, vilket är under

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

årsmålet. I rusningstrafik har punktligheten i snitt varit lägre, 84,2 procent. Förseningar under året härleds till återkommande fel i infrastrukturen, framförallt under juni och november, samt yttre händelser som till stor del varit obehöriga på spår. Trafikförvaltningen arbetar tillsammans med Trafikverket i syfte att reducera trafikpåverkande fel i infrastrukturen. Arbete i syfte att minska obehöriga i spår pågår i samarbete med Trafikverket och andra tågoperatörer.

Den genomsnittliga punktligheten för samtliga *lokalbanor* följer normalt mönster beroende på årstidsvariationer. Lokalbanor har generellt haft en god punktlighet trots att flera lokalbanor har genomgått upprustningar som för med sig störningar i trafiken och ibland helt nya trafiklösningar. Genomsnittet över året, 97,1 procent (95,7 procent föregående år), är en procent högre än målet. Trafikförvaltningen arbetar löpande med att förbättra punktligheten och under årets avstängningar har det genomförts korrigerande arbeten i spårmiljön, samt en grundlig genomgång av de avställda fordonen för att minimera framtida störningar i trafiken. Punktligheten förbättras kontinuerligt genom att analyser samt justering av passning och tidtabell görs. I trafikavtalen finns incitamentsmodeller i syfte att främja trafikutövarnas kontinuerliga arbete med att förbättra punktligheten.

För *buss* är punktligheten stabil för de flesta trafikområden och uppgår till 87,2 procent vilket är på motsvarande nivå som föregående år men något lägre än målet på 90 procent. Innerstadens framkomlighet bidrar till att resultatet ligger strax under målet då innerstadens utfall påverkar det totala resultatet negativt. Graden av utförd trafik är alltjämt på en god nivå trots att en del trafik fick ställas in vid ett tillfälle i november på grund av snöoväder. Trafikförvaltningen arbetar kontinuerligt i samverkan med trafikutövarna för att ständigt förbättra punktligheten. Flertalet trafikavtal har inbyggda incitamentsmodeller för att främja ett proaktivt arbetssätt hos trafikutövarna vad gäller punktlighetsarbetet och framkomlighetsfrämjande åtgärder. Inom bussverksamheten pågår omfattande arbete med framkomlighet tillsammans med kommunerna och Trafikverket, för att stödja den ökande volymen.

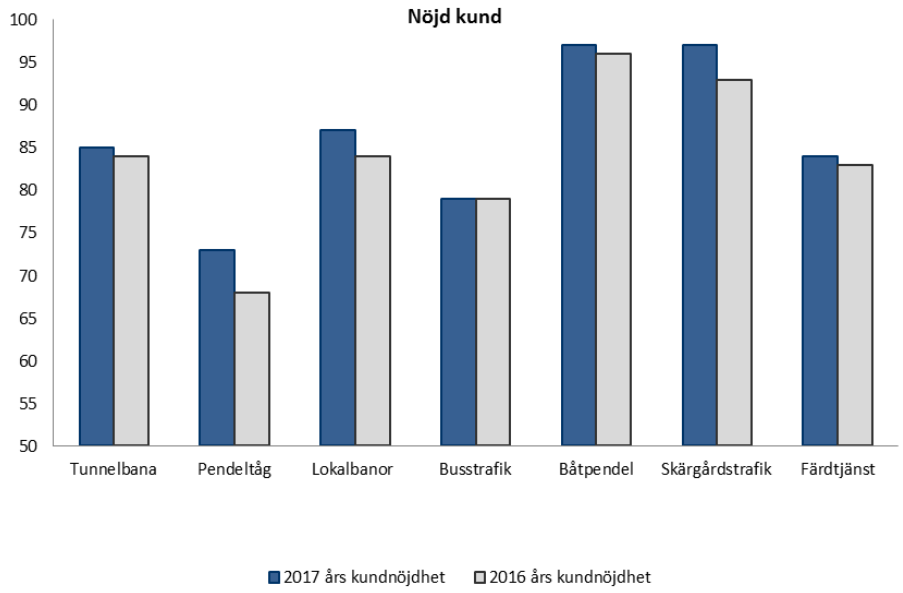
Då analysverktyget för punktligheten inom *skärgårdstrafiken* gjordes om i våras finns inga värden att redovisa. Punktligheten mäts inte inom *pendelbåtstrafiken*. Under 2018 kommer trafikförvaltningen att utreda hur punktligheten ska mätas på ett rättvisande sätt, både i skärgårds- och pendelbåtstrafiken.

Ackumulerad punktlighet för *färdtjänsttaxi* är 87,8 procent, vilket är en minskning mot föregående år och lägre än målet för 2017. En kombination av olika omständigheter orsakar bristerna i punktlighet. Stockholm växer och trängseln i trafiken ökar. Det sker samtidigt som högkonjunkturen skapar ett generellt ökat resande i taxinäringen samtidigt som det är stor

brist på taxiförare. Trafikförvaltningen har kontinuerliga möten med leverantörerna. Leverantörerna har sin tur löpande genomfört ett antal interna åtgärder för att förbättra situationen kopplade till trafikledning samt information, utbildning och uppföljning av förare.

3.5.2 Kvalitet i kollektivtrafiken

Diagram. Andel nöjda resenärer per trafikslag. Utfall avser perioden jan- dec 2017 respektive jan--dec 2016.



Upplevd kvalitet är trafikförvaltningens månatliga ombordundersökning i SL-trafiken vilken mäter nöjdheten bland resenärerna. Upplevd kvalitet omfattar färdslagen tunnelbana, pendeltåg, lokalbanor, buss samt pendelbåt. Nöjdheten med skärgårdstrafiken och färdtjänst mäts separat och redovisas per tertial respektive månadsvis.

Den totala nöjdheten i SL-trafiken har ökat med två procentenheter mellan åren, det vill säga från 80 till 82 procent nöjda. Målet för den övergripande nöjdheten i SL-trafiken 2017 är 75 procent.

Andelen nöjda med *tunnelbanan* har ökat med en procentenhet; från 84 till 85 procent. Resultatet av mätningarna ligger stadigt på en nivå över mål om 75 procent utan svängningar mellan månaderna. Detta är ett resultat som står i direkt relation till den höga andelen utförd trafik samt punktlighetsvärden över mål. Genom en aktiv uppföljning av avtalskrav med åtgärdskrav vid avvikelser kan den höga nivån bibehållas genom ständiga kvalitetsförbättringar i trafikuppdraget.

Nöjdheten med *pendeltågen* har ökat från 68 till 73 procent nöjda resenärer, vilket motsvarar en ökning med fem procentenheter. Målet för pendeltåget är 64 procent nöjda. Förbättringen jämfört med föregående år

anses främst bero på ibruktagandet av Citybanan och dess nya stationer. Mot slutet av året har nöjdheten försämrats hos resenärerna.

Nöjdheten med *lokalbanorna* har ökat med tre procentenheter mellan åren; från 84 till 87 procent nöjda. Nöjdheten med lokalbanorna överstiger därmed mål om 85 procent med två procentenheter. Den lägst noterade andelen nöjda resenärer under året var 83 procent i februari, i övrigt har de flesta månader haft ett resultat i intervallet 85 till 89 procent. Flera av lokalbanorna har under året genomgått upprustningar som medfört planerade störningar i trafiken och ibland helt nya trafiklösningar. Genom proaktivt arbete under planering till aktiv uppföljning av utförd trafik skapas en attraktiv ersättningstrafik. I detta arbete ingår till exempel avstämningar med berörda kommuner och handikapporganisationer. Vid såväl akut som planerad ersättningstrafik sker kontinuerlig utvärdering av valda lösningar kopplat till resultat.

Andelen nöjda med *busstrafiken* är oförändrad, och uppgår till 79 procent nöjda respektive år. Målet för busstrafiken är 74 procent. Flera orsaker ligger bakom resultatet, bland annat en hög nivå på utförd trafik. Trafikförvaltningen arbetar kontinuerligt i samverkan med trafikutövarna för att ständigt höja andelen nöjda kunder. Flertalet trafikavtal har inbyggda incitamentsmodeller för att främja ett proaktivt arbetssätt hos trafikutövarna vad gäller kundnöjdhet genom bland annat ersättningsformer och affärsmodeller.

Nöjdheten med *pendelbåtarna* är fortsatt mycket hög och har ökat från 96 till 97 procent mellan åren. Målet för pendelbåtarna är 91 procent. Förbättrad trafik- och störningsinformation på alla pendelbåtshållplatser samt utökad trafik på linje 80 bidrar till det goda resultatet. En annan förklaring är att det i enlighet med sjölagen, finns en matros som tar emot och räknar passagerarna när de går på fartygen, vilket skapar en personlig kontakt. Utöver det upplevs resande till sjöss som mer avstressande samt ger möjlighet till att jobba ombord vilket påverkar resultatet positivt.

Nöjdheten med *skärgårdstrafiken* är också mycket hög och har ökat från 93 till 97 procent. Målet för skärgårdstrafiken är 91 procent. Orsaker till det goda resultatet är att bemötandet från personalen ombord är väldigt god samt att det är välstädat. Att resa till sjöss upplevs också som avstressande vilket påverkar resultatet positivt.

Ackumulerat nöjdhet för *färdtjänstens* resor är 84 procent vilket är under målet för färdtjänsten som är 90 procent. Leverantörerna av färdtjänsttaxi har under hösten arbetat med utbildningsinsatser av förare för att succesivt förbättra kvalitén samtidigt som man arbetar med att rekrytera fler förare.

3.5.3 Lokala mål

För lokala mål, se bilaga Mål- och verksamhetstal.

4. Verksamhet

4.1 Väsentliga händelser 2017

Nedan följer ett antal betydande händelser från det gångna verksamhetsåret:

Avtal och upphandlingar

Buss
Upphandling av E31 och E32, trafikområdena Ekerö samt Sigtuna/Upplands Väsby, pågår och kvalificering av anbudsgivare är genomförd. Trafikstart för avtalen är augusti 2019.

En utvärdering är genomförd av avtalen inom E20, där bussområdena Solna, Sundbyberg, Sollentuna, Bromma och Norrort ingår. Beslut har hittills tagits om att förlänga Solna, Sundbyberg, Sollentuna och Bromma.

Grundtrafiken i avtalen E23 och E27 på Södertörn utökas. Trafikentreprenören har kompenserats för de uteblivna effektiviseringarna som planerats och prissatts i anbuden.

Tunnelbana
Ett tilläggsavtal mellan MTR och trafikförvaltningen slöts i juni vilket innebär att energiförbrukning för tunnelbanefordonens drivström nu regleras enligt en ny schablonmodell.

Järnväg
Tilläggsavtal har tecknats inom uppdragsavtalen E20, E21 och E24 (lokalbana och pendeltåg). Utöver detta har avtal med Jernhusen, Trafikverket och A-Train tecknats. Avtalen är tecknade på årlig basis för pendeltågstrafiken. Dessutom har nya samverkansavtal med UL och Sörmlands kollektivtrafikmyndighet tecknats för den länsgränsöverskridande pendeltågstrafiken från och med tågplaneperiod 2017.

Sjötrafik
Interimsavtal (E29x) inom skärgårdstrafiken löper vidare inom vissa områden. Förberedelser har påbörjats för att göra om upphandlingarna (E39), enligt dom.

Inom pendelbåtstrafiken etablerades ett nytt trafikavtal på linje 81 (Ropsten-Tranholmen) i april. Försökslinjen linje 89 (Klara Mälarstrand-Tappström) permanentas från och med augusti 2018.

Upphandling av godstrafiken har påbörjats. Trafikstart beräknas till våren 2018.

Färdtjänst
Trafiknämnden beslutade i juni att avtalet gällande färdtjänsttaxi förlängs med ett år och övriga avtal inom färdtjänst med två år.

Drift och underhåll
Genomförandeprojekt avseende upphandling av drift och underhåll av fastigheter (UH2014) pågår. Under året har avtal för drift och underhåll slutits inom ett antal områden; tunnelbanefastigheter, hissar och rulltrappor. Därtill har ett ramavtal slutits avseende byggnadsarbeten och anläggningsarbeten. Bland större pågående upphandlingar av drift och underhåll kan nämnas rulltrappor i City, spärrar och spärrluckor samt upphandling av IT-drift och support (DIT17).

Intäkter och övrigt
Nya reklamavtal startade i januari 2017, Clear Channel för bussväderskydd och spårtrafik inklusive Citybanan, samt Wallstreet Media för bussar. Ny reklamentreprenör för buss planeras emellertid att upphandlas i syfte att långsiktigt säkra reklamintäkterna.

Nya försäljningsavtal med förmånsförmedlare (företag som bland annat förmedlar SL-biljetter till andra företag) startade i januari. Försäljning via förmånsförmedlare är en kanal som ökar och de nya avtalen bidrar till förbättrad intäktssäkring.

Avtal för biljettkontroll har tilldelats ISS och träder i kraft 1 januari 2018.

Viktiga händelser och speciella satsningar

Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFS)
Trafikförvaltningen har under året, i samverkan med tillväxt- och regionplaneförvaltningen inom SLL, arbetat med förberedelser inom ramen för arbetet med kommande regional utvecklingsplan (RUFS 2050). Arbete med omhändertagande av remissynpunkter har pågått samtidigt med övrigt arbete inför ett antagande av den nya regionala utvecklingsplanen i Landstingsfullmäktige i juni 2018.

Trafikplan 2030/2050
Beslut om att utarbeta en ny trafikplan fattades i trafiknämnden i juni. Trafikplan 2030/2050 är en långsiktig översiktsplan för den regionala kollektivtrafiken och beskriver hur kollektivtrafiken ska utvecklas inom regionen utifrån målen i RUFS 2050 och trafikförsörjningsprogrammet. I trafikplanen ingår även stomnätsplan för Stockholms län.

Länsplan och nationell plan
Utifrån landstingets uppdrag som regional kollektivtrafikmyndighet, ansvaret för den övergripande trafikplaneringen och som regionplaneorgan har trafikförvaltningen, med stöd av övriga delar av landstinget,

sammanhållit arbete för att utarbeta underlag för statlig medfinansiering till kollektivtrafikåtgärder i nationell plan och länsplan för perioden 2018-2027. Nationell plan och länstransportplan fastställs under våren 2018.

Sverigeförhandlingen
Sverigeförhandlingen har resulterat i en överenskommelse om att satsa på fyra kollektivtrafikutbyggnader och 100 000 nya bostäder i Stockholms län. Villkorade avtal signerades den 21 april av staten, Stockholms läns landsting, Stockholm stad, Huddinge kommun, Vallentuna kommun, Österåker kommun, Täby kommun och Solna stad. Överenskommelsen omfattar följande objekt:

- Tunnelbana mellan Fridhemsplan och Älvsjö
- Ny tunnelbanestation Hagalund
- Förlängning av Roslagsbanan till T-centralen via Odenplan
- Spårväg syd mellan Älvsjö och Flemingsberg.

Enligt avtalet startar genomförandeprojekt för tunnelbanan 2022, för Spårväg syd 2024 och för Roslagsbanan 2026. Regering och riksdag väntas fatta det slutliga beslutet om finansiering för Sverigeförhandlingens genomförande av objekten i Stockholm under våren 2018. Trafikförvaltningen har under 2017 arbetat med att dokumentera utredningsresultat och berätta om utredningsarbetet för berörda organisationer.

Buss
Den 10 december infördes en ny stombusslinje i innerstaden. Linje 6 trafikerar sträckan Karolinska institutet-Ropsten, och knyter därmed ihop två av Stockholms nya och framväxande stadsdelar, Hagastaden och Norra Djurgårdsstaden.

Ett arbete har påbörjats tillsammans med Stockholms stad, med att ta fram en gemensam handlingsplan för framkomlighet. För att stärka genomförandet av framkomlighetsåtgärderna pågår beredningsarbete för en Framkomlighetskommission som planeras att påbörja sitt arbete i början av 2018. Även beredning av en regional avsiktsförklaring för stombussframkomlighet pågår. En aktualitetsbedömning av stomnätsplanen har redovisats för trafiknämnden under året och arbetet kommer att fortsätta inom ramen för kommande trafikplan 2030/2050.

Tunnelbana
En överenskommelse om fordonsförvaltningen slöts i juni mellan MTR och trafikförvaltningen. Överenskommelsen innebär att entreprenören ska vidta ett antal åtgärder i C20-fordonen samt ska påbörja utveckling av förvaltningsplan för C20.

Under året har arbete pågått med mottagningsprocessen av projektleveranser från program Röda linjens uppgradering (RLU). Stort fokus har legat på att etablera den nya tunnelbanedepån i Norsborg. Den 15 december övergick depådriften till trafikentreprenören. I oktober beslutade förvaltningschefen att häva avtalet med Ansaldo, leverantör av nytt

signalsystem, bland annat på grund av omfattande förseningar inom projektet. Se vidare avsnitt 8 Ledningens åtgärder.

Renoveringen av Söderströmsbron innebar att resenärer under perioden 15-26 juli hänvisades till grön linje mellan Slussen och T-centralen då röd linje vändes vid Mariatorget respektive T-centralen.

Förberedelse för tidtabell T18 (från december 2017) har pågått under året. Störst arbete har lagts på en förändrad tidtabell med jämnare intervall för grön linje som bättre ska möta det ökade resenärsflödet.

Med anledning av utbyggd tunnelbana bedriver trafikförvaltningen ett utrednings- och planeringsarbete samt resurssätter för att hantera åtagandet. Under året har arbetet intensifieras med att förbereda inför de störningar och trafikpåverkan som utbyggnaden kommer att generera. Vidare arbetar förvaltningen tillsammans med förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT) för att utveckla och tydliggöra samverkanmodell.

Lokalbana
Årets många trafikavstängningar har krävt omfattande planeringsarbeten med täta dialoger och samarbete med samtliga berörda parter för att kvalitetssäkra och optimera ersättningstrafikens utbud. Ett analysarbete har genomförts där en process har tagits fram för att underlätta planering och genomförande och säkra trafiken vid framtida avstängningar där busstrafik ska ersätta spårtrafiken.
Roslagsbanans Kårstalinje har i augusti åter öppnats för trafik efter att ha varit avstängd på grund av utbyggnad av dubbelspår. Österskärslinjen var fortsatt avstängd till och med december.

I augusti öppnade delar av tvärbanan åter efter att ha varit avstängd för upprustning. Ett nytt enhetligt signalsystem knyter nu ihop södra och norra delen av banan vilket möjliggör resande förbi Alvik utan tågbyte. I oktober slutfördes även förlängningen av Tvärbanan från Sickla udde till Sickla. Tvärbanan och Saltsjöbanan får då en gemensam station i Sickla som invigdes hösten 2017.

Saltsjöbanan har varit avstängd från midsommar fram till 17 september. Resten av året trafikerades banan åter med undantag av sträckan Henriksdal – Slussen som är avstängd ett ytterligare antal år framåt.

Lidingöbanan har nått sin maxkapacitet av resande med nuvarande trafikering under rusningen. En minskad trängsel förväntas inte uppnås förrän 2019 då fler vagnar tillförs banan.

Arbetet med förlängningen av Linje 7, sträckan från Kungsträdgården till T-centralen, har fortlöpt under året med planerad trafikstart december 2018.

Pendeltåg
Efter Citybanans trafikstart den 10 juli har ett stort fokus legat på anläggningens drift där trafikförvaltningen tillsammans med dess

entreprenörer arbetar med att bevaka och åtgärda eventuella brister som uppkommer.

Leveransen inom pendeltågstrafiken har varit lägre än planerat. Som en konsekvens av detta har trafikförvaltningen begärt att trafikentreprenören upprättar en åtgärdsplan.

Sjötrafik
Försöket med Nord/Syd-linjen har fortsatt under sommaren 2017. Upplägget har förbättrats dels genom trafikering med större fartyg och dels översyn av rutt och tidtabell.

Nya allmänna villkor gällande all godstrafik är framtaget och implementerat. Villkoren har anpassats efter gällande sjölagar beträffande ansvar av gods vid transporter och tydliggör ansvarsförhållanden mellan olika parter.

Trafikförvaltningen är sedan 2016 partner i EU/Central Baltic-projektet ADAPT, tillsammans med Sjöfartsverket och Ålands landskapsregering. Projektet löper under perioden mars 2016 till augusti 2019. Syftet med projektet är att sjömäta och uppdatera sjökort och farleder i Stockholms och Ålands skärgård, där stor del av skärgården inte är sjömätt sedan slutet av 1800-talet. Detta leder till att båtarna kan trafikera både mer bränsle- och tidseffektivt, samt bidrar till större säkerhet inom sjötrafiken för resenärer och gods.

Trafiken har förstärkts på pendelbåtslinje 80, Sjövägen, från och med 27 mars med ett extra fartyg och flera avgångar i rusningstrafik.

Pendelbåtslinje 85 (Klara Mälarstrand-Söder Mälarstrand-Kungsholmstorg) läggs ner efter försöksperioden som pågår till december 2018.

Under 2017 har alla pendelbåtshållplatser, förutom Kungshättan, Skeppsholmen och Blockhusudden, utrustats med informationskvarter och digitala skyltar. Målsättningen är att förbättra trafikinformationen och skapa en tydligare anknytning till varumärket SL.

Färdtjänst
Under våren har färdtjänsttaxi påvisat förbättrade värden för tidspassning samt nöjdhet för att åter försämras under hösten. Problemen är störst i innerstaden på vardagar mellan klockan 15-18. Huvudsakligen beror det på förarbrist samt den trafiksituationen i innerstaden med svårframkomlighet till följd av vägarbeten.

Svarstiderna till kundservice och resegarantin blir allt kortare. Handläggningstiden på tillståndsansökningar ligger nu stadigt på 1 till 2 veckor.

Arbeten har pågått med förberedelser och anpassningar inför införandet av GDPR (ny dataskyddsförordning) inom färdtjänstverksamheten.

Trafiknämnden beslutade i mars 2017 att godkänna en utredning om framtida inriktning för färdtjänstverksamheten i Stockholms län, och att genomföra en planeringsstudie inför upphandling. Planeringsstudien godkändes i trafiknämnden i november 2017.

IT och anläggningar
I syfte att långsiktigt förbättra kontrollen av anläggningarna implementeras ett system för tillgångsförvaltning. Systemet förväntas leda till stora förbättringar av avtalsuppföljning, spårbarhet, planering av reinvesteringar med mera.

Arbete har under det gångna året pågått med att utveckla arbetsprocesser och systemstöd för hantering av teknisk information.

Stora delar av förvaltningens IT-nät (PCM-nätet) behöver bytas ut då det har nått sin *end-of-life*, vilket innebär att det är svårt att finna reservdelar och upprätthålla funktionaliteten. Nätet används bland av system som har en direkt koppling till förutsättningarna för att bedriva spårtrafik. Under året har arbete pågått med att byta ut nätet.

Trafikförvaltningen har under en tid arbetat med att hitta en lösning för en ny integrationsplattform för IT-system. Beslut har nu tagits om att köpa tjänsten från SLL IT. Avtal har tecknats och pilotinstallation har påbörjats.

Biljetter och intäkter
SL gick över till ett zonlöst taxesystem den 9 januari 2017, vilket innebär att en resa har samma pris oavsett resans längd. Syftet med förändringen är att förenkla för resenärerna och på så sätt göra trafiken än mer tillgänglig. Biljettpriserna höjdes dessutom vid samma tillfälle, vilket var den första höjningen av biljettpriset sedan september 2011.

Efter trafiknämndens beslut i mars, att biljettvalidering på plattformarna på Tvärbanan och Nockebybanan ska bli en permanent lösning, har arbete pågått med implementering av valideringsstolpar på Roslagsbanan, Saltsjöbanan och Lidingöbanan. Arbetet med de första två banorna ska vara slutfört under senvåren 2018.

I samband med Citybanans öppnande i juli öppnade också fem nya kommersiella ytor på station Stockholm City.

Nuvarande mobilbiljettsystem kommer att ersättas med ett nytt system anpassat för Samtrafikens biljett- och betalstandarder. Därigenom skapas goda förutsättningar för trafikhuvudmän i Sverige att sälja och validera varandras biljetter. Beslut har fattats om att avsluta SMS-biljetten till januari 2018.

En utredning har genomförts med syfte att ligga till grund för utvecklingen av ett framtida biljett- och betalsystem. Utgångspunkten är att framtidens lösning ska vara användarvänlig och effektiv i dess förvaltning samt eftersträva att optimerade försäljningskostnader per såld biljett uppnås. Vidare ska ett framtida biljettsystem vara interoperabelt med andra trafikutövare samt vara möjligt att integrera med andra aktörer och bidra till ett ökat kollektivt resande.

Under 2016 togs olika förslag fram på hur intäkter och kundvärde kan ökas på befintliga stationer. I mars 2017 togs beslut om att påbörja arbetet med att skapa förutsättningar för att införa några av förslagen. Ett projekt har exempelvis startat med målsättning att skapa nya ytor för kiosk/café på Fridhemsplan, Ropsten och Mariatorget samt att utöka antalet automater för uthämtning av paket.

En pilot på SL Center Sergels torg har startat där ett nytt koncept för SL Center skapas. Ombyggnad sker under våren 2018.

Forskning
Trafikförvaltningen har fortsatt som partner i K2, nationellt centrum för kollektivtrafik.

Under 2017 bedrevs tre forskningsprojekt inom hållbar trafik- och regionplanering i samarbete med Kungliga Tekniska högskolan och Stockholms läns landsting.

- *The impacts of multi-modal travel on door-to-door travel satisfaction*
- *Real-time Crowd Estimation in Stockholm's Public Transportation System*
- *Modellering av samband mellan trängsel i bytespunkter och i fordon*

Trafikförvaltningen var under 2017 även involverat i två forskningsprojekt på Stockholms universitet.

- *Integration eller åtskillnad?* En studie av mobilitet och mångfald
- *Urbanomics: Defining the microbiome of Stockholm's built environment,* studerar hur den byggda miljön påverkas av mikroorganismer

Trafikförvaltningen deltog under 2017 i ett utvecklingsprojekt i Södertälje för test av induktiv laddning av buss. Projektet omfattade ett försök i Södertälje där en laddhybridbuss med eldrift i kombination med biodiesel körde i trafik på linje 755 mellan centrala Södertälje och pendeltågstationen Södertälje Syd. Bussen laddades induktivt med hjälp av magnetfält vid ändstationen.

Miljö och energi
Trafikförvaltningen har under våren samarbetat med landstingsstyrelsens förvaltning (LSF) och SLL Hållbarhet, inför framtagande av ny utfasningslista för kemikalier inom SLL.

Under året har förvaltningen arbetat med att ta ett större och bredare grepp om extern miljö- och hållbarhetskommunikation till intressenterna resenärer och länsmedborgare. Sedan början av mars finns trafikförvaltningens miljöredovisning, tillsammans med en sammanställning över förvaltningens viktigaste miljömål, på en ny sida av landstingets externa hemsida.

En utredning om övergång till eldriven busstrafik startades i början av 2017. Utredningen omfattar hela länets busstrafik med tillhörande infrastruktur, och syftar till att studera olika möjligheter och varianter av elektrifiering. Syftet med att elektrifiera busstrafiken är att uppnå övergripande mål om bland annat energiförbrukning, ekonomisk effektivitet och kollektivtrafikens attraktivitet.

Under våren och sommaren har ett examensarbete avseende solel på SL:s takytor genomförts. Arbetet omfattade beräkning av den potential som finns utifrån tillämpliga takytor och vidare gjordes även en djupare analys av några utvalda takobjekt.

Investeringsleveranser
Exempel på leveranser under året är:

- Program Roslagsbanan har planenligt levererat dubbelspår Roslags Näsby-Visinge och Hägernäs, stationsombyggnader, projektstart nya fordon och byggstart Molnbydepån.
- Program Slussen har planenligt levererat upprustning av Saltsjöbanan, avtal för nyttjanderätt, drift och underhåll för tillfällig bussterminal med Stockholms Stad och första bytet av balk på Söderströmsbron.
- Program Spårväg City har planenligt avropat ytterligare A35 och A36-fordon med något modifierat utförande samt färdigställt ny trafikledningscentral i Aga-depån.
- Program Tvärbana Solna har planenligt levererat utbyggnad från Sickla Udde till Sickla samt bytt ut signalsystemet till ett enhetligt, på hela tvärbanans sträckning.
- Program Kistagrenen har levererat underlag för beslut om detaljplan Ulvsunda till Bromma flygplats och förberedelser för upphandling denna sträcka samt avtal med intressenter på kvarvarande sträckning.
- Program Citybanan har planenligt levererat två stationer och nytt säkerhetskoncept.
- Program Pendeltåg har planenligt slutlevererat X60B-fordon och färdigställande av stationer.

- Program Bussdepåer har planenligt levererat bygg- och rivningslov för Tomtebodadepån samt driftsättning av Fredriksdalsdepån.
- Projekt Spårvägsmuseet har levererat flytt till Bromma samt godkänt genomförandebeslut.

Övrigt

En utredning avseende kollektivtrafikförsörjningen av stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden har startat efter beslut i trafiknämnden i februari. I utredningen studeras hur Norra Djurgårdsstaden kan trafikförsörjas på kort och lång sikt, samt att aktualitetspröva tidigare beslut om enkelspår på nya Lilla Lidingöbron. En delrapport presenterades för trafiknämnden i augusti 2017. Nämnden beslutade i enlighet med utredningens rekommendation om att bron bör byggas med dubbelspår. Slutrapporten presenteras under våren 2018.

Under mars har en utredning om anropsstyrd trafik med fokus på landsbygdstrafik presenterats för trafiknämnden. Avsikten är att utarbeta förslag på nya planeringsriktlinjer för kollektivtrafik på landsbygden.

Trafiknämnden beslutade i januari 2017 att, inom ramen för nuvarande uppdrag som kollektivtrafikmyndighet, möjliggöra kombinerande mobilitetstjänster i en roll som producent. Under 2017 har förvaltningen arbetat med analyser och genomförande av pilotprojekt. Fyra piloter kring olika former av bildelning i kombination med kollektivtrafik har påbörjats.

Trafikförvaltningen har under de senaste åren tillsammans med de övriga nordiska huvudstäderna tagit fram ett förslag till gemensamma bussfordonskrav vid upphandling av trafik, BusNordic. Detta projekt utvecklades under 2017 med målet att ta fram en gemensam, harmoniserad, kravsamling för de nordiska länderna, inte bara huvudstäderna.

Kategoristyrt inköp är en metodik för tillämpning av strategiskt inköp, med mål att bland annat öka fokus på kunskapsåterföring, medge strukturerad uppföljning av resultat, arbeta med affärer baserat på marknadssegmentering, fokus på minskad totalkostnad samt stärkt avdelningssamverkan genom tvärfunktionella arbetssätt i team. Ett pilotprojekt för kategoristyrt inköp pågår enligt nuvarande plan till och med 2018. Projektet har påbörjat en successiv överlämning av framtaget material och arbetssätt till förvaltningens linjeorganisation.

Under året har förvaltningen genomfört en risk- och sårbarhetsanalys på temat antagonistiska hot. Arbete med framtagandet av en säkerhetsskyddsplan har också påbörjats i enlighet med lagen och förordningen om säkerhetsskydd. Under arbetet kommer även trafikförvaltningens säkerhetsskyddsanalys från 2015 att uppdateras.

Större kommunikationsinsatser

Intäktsdrivande kommunikationsinsatser
Under året har tre kommunikationsinsatser med intäktsfokus genomförts. I januari genomfördes kommunikationsinsatser med anledning av justerade priser och zoner i trafiken. Insatserna omfattade kampanjer, informationsmaterial i trafiken och kundmöten med personal ute vid knutpunkter. Under sommaren genomfördes en kampanj tillsammans med trafikentreprenörerna med syfte att öka resande och visa på mångfalden i länets utbud av utflyktsmål. I november genomfördes en kampanj där målgruppen primärt var bilister, avsedd att visa på bredden och närheten i kollektivtrafikutbudet.

Kommunikationsinsatser vid trafikpåverkande arbeten
2017 var ett år präglat av omfattande om- och utbyggnader med tillhörande trafikpåverkan. Kommunikationen under året har syftat till att både visa på alternativa resmöjligheter samt förklara varför utbyggnader sker och visa på långsiktig förbättring. I kommunikationen har även ingått lokala events som genomfört i samverkan med trafikentreprenörer. Tvärbanan, Roslagsbanan och pendeltågen har varit speciellt i fokus.

Kommunikation kring trygghet och tillgänglighet
I maj och november genomfördes kommunikationsinsatser med fokus på tillgänglighet. Kampanjer i trafiken kompletterades med riktade events lokalt. Insatser har även genomförts med speciellt fokus på spärrpassage. För de sistnämnda var framför allt äldre resenärer målgrupp. I augusti deltog förvaltningen på festivalen ”We are Stockholm”, där målgruppen var ungdomar, på huvudtemat trygghet i trafiken.

Citybanans öppnande
I samband med motionsloppet Tunnel Run som genomfördes i mars inleddes informationsarbetet inför öppnandet av de två nya stationerna för pendeltågen (Stockholm City och Odenplan). Vid sidan av aktiviteter kopplade till loppet gjordes ett utskick till 1,1 miljoner stockholmare för att informera om pendeltågens nya väg genom staden. I juni intensifierades kommunikationsarbetet kopplat till Citybanans öppnande. Insatserna omfattade både resenärsinformation och marknadsföring av de nya stationerna.

Lokal marknadsföring
Samtliga trafikentreprenörer har inom ramen för sina trafikavtal genomfört lokala marknadsföringsinsatser med syfte att öka resande och kundnöjdhet. Aktiviteterna har sett olika ut beroende på trafikområde. Aktiviteter riktade mot nyinflyttade, mindre prova-på-kampanjer och kampanjer om kollektivtrafikens goda miljöpåverkan är några exempel. Vidare har ett flertal lokala events riktade mot resenärer genomförts.

Sjötrafiken
Under året har kommunikationsinsatser genomförts i syfte att öka resandet på de olika pendelbåtslinjerna. Vidare genomfördes en kampanj under tidig sommar i syfte att locka till skärgårdsresande.

4.2 Effektivare landsting

Programmet Effektivare landsting taktar väl med de arbeten som pågår och har pågått inom förvaltningen sedan ett antal år tillbaka.

För trafikförvaltningens del ligger den största potentiella monetära effektiviseringen inom ramen för kommande upphandlingar. Arbetet med att effektivisera trafiken och tillhörande tjänster är ett långsiktigt och kontinuerligt arbete. Genom att utnyttja tillgänglig konkurrens och med en medvetenhet i kravställningen kan verksamheten effektiviseras samtidigt som ökad nytta levereras.

Inom ramen för de större utvecklingsarbeten som trafikförvaltningen har redovisat inom ramen för Effektivare landsting ligger uppdraget med den personalstrategiska utredningen, och tillhörande konsultväxling. Konsultväxling ger stora fördelar till förvaltningen såväl vad gäller ledning och styrning samt erfarenhetsåterföring, som direkt monetär besparing. Den genomsnittliga besparingen per växling beräknas till 450 000 kr/år. Vid sidan av konsultväxlingar har förvaltningen en restriktiv hållning och process vid intag av resurskonsulter.

Förvaltningen har under året bildat en avdelning för upphandling och inköp bland annat i syfte att stärka inköpsfunktionen. Genom att aktivt arbeta med kategoristyrning kan leverantörsbasen konsolideras och stärkt styrning, ökad samverkan och effektivare arbetssätt kan förväntas.

De huvudsakliga utvecklingsområdena som förvaltningen arbetat med under året är:

- Effektivare projektstyrning (investeringar)
- Konsolidering av IT-verksamheten
- Automatisk anläggningsövervakning
- Översyn fastighetsfunktioner
- Översyn kravhantering ger bättre kontroll över de tekniska systemen
- Avveckling och effektivisering av system ger minskade drift och underhållskostnader

4.3 Verksamhetsförändringar

Ett antal större omorganisationer inom trafikförvaltningen har skett under 2017. I april bildades en ny IT-avdelning med syfte att ta ett helhetsgrepp kring IT-relaterade frågor. Fastighetsutredningen som startade 2016 har

bland annat resulterat i att en ny fastighetssektion bildats under trafikavdelningen i september 2017.

I oktober 2017 delades avdelningen Projekt och Upphandling upp i två separata avdelningar med syfte att stärka fokus och styrning av de två olika verksamhetsområdena, investeringsprojekt samt inköp och upphandling.

Implementation av *verksamhetsstyrd it-förvaltning* påbörjades under våren 2017 och fortsätter in på 2018. En utmaning består i att hitta rätt kompetens vid bemanning av de nya rollerna.

Trafikförvaltningen arbetar kontinuerligt med personal- och kompetensförsörjning. Bland annat pågår arbetet med att växla konsulter till anställda.

Se även avsnitt 6. Ledningens åtgärder samt 7.2 Personal och kompetensförsörjning.

4.4 Resande

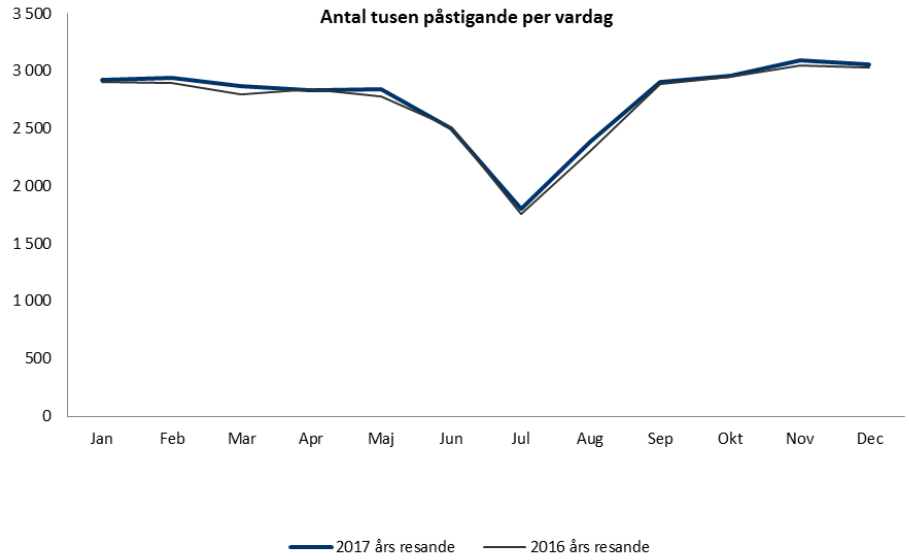
Resande: Utfall per trafikslag jämfört med budget och föregående år

Resanderedovisning	Bokslut 1712	Bokslut 1612	Föränd %	Budget 2017	Avvik %
Allmän kollektivtrafik på land, tusental:					
Genomsnitt påstigande en vardag	2 744	2 716	1,0%	2 742	0,1%
Antal sittplatskilometer, miljoner	17 792	17 994	-1,1%	18 320	-2,9%
Särskild kollektivtrafik:					
Antal resenärer/tillstånd per perioden	68 674	69 544	-1,3%	70 000	-1,9%
Totalt antal resor, tusental *	4 066	4 144	-1,9%	4 231	-3,9%
Kollektivtrafik på vatten:					
Passagerare tusental	5 698	5 358	6,3%	5 663	0,6%
- varav skärgårdstrafik	1 770	1 636	8,2%	1 742	1,6%
- varav pendelbåtstrafik**	3 928	3 722	5,5%	3 921	0,2%

* Innefattar färdtjänstresor, sjuk- och tjänsteresor

** Pendelbåtslinje 80, 81 ,82, 85 och 89 i SL och WÅAB

4.4.1 Kollektivtrafiken på land



Resandeutvecklingen i kollektivtrafiken på land, mätt som antal påstigande budgeterades till 2,7 miljoner resor per vanlig vardag 2017. Utfallet ligger på målet och har ökat något jämfört med föregående år. Antalet påstigande varierar med tid på året. Under sommaren har alla trafikslag färre påstigande än under vintermånaderna.

Trafikförvaltningen bedriver en kontinuerlig dialog med kommunerna och bevakar kollektivtrafikperspektivet i samhällsplaneringen och arbetar för att bebyggelsetillskottet ska ske inom gång avstånd från kollektivtrafikens stomnät.

För att få in fler resenärer i den befintliga trafiken arbetar trafikförvaltningen aktivt med at utreda vilka möjligheter finns inom området ”mobilitet”. Det handlar om ett nytt sätt att se på resandet där man kompletterar kollektivtrafiken med andra tjänster. Det kan exempelvis vara lånecyklar i anslutning till stationerna, samarbete med bilpooler eller samåkningstjänster, sammankopplat med möjligheten att planera hela resan i samma applikation på en mobil. Under 2017 har trafikförvaltningen arbetat aktivt med att förbereda ett antal pilotstudier som kommer startas upp 2018.

Antal påstigande för *tunnelbanan* har ökat något jämfört med föregående år och mål. Under första halvåret uppmättes en ökning av påstigande som sedan avtog efter sommaren och istället vände till en minskning under höstmånaderna. Förändrade resmönster med anledning av Citybanans öppnande den 10 juli bedöms som bidragande faktor till förändringen i tunnelbanan.

Antal påstigande för *pendeltågstrafiken* har under året ökat till 319 000 (310 000 föregående år) vilket är högre än målet på 296 000. Citybanan

med de nya pendeltågsstationerna Stockholm City och Stockholm Odenplan togs i bruk den 10 juli och har gjort det lättare att byta mellan pendeltåg och tunnelbana. Under året har ett antal planerade trafikavstängningar genomförts med ersättande busstrafik. Den tidsmässigt längsta avstängningen under året var sträckan Sundbyberg-Jakobsberg som stängdes av fyra veckor i juli och augusti. Då dessa månader har ett säsongsbetonat lågt resande, så påverkade inte resandeminskningen helåret nämnvärt.

Antalet påstigande för *lokalbanor* under året följer säsongsvariationerna liksom föregående år. Utfallet är 145 000 (169 000 föregående år), vilket är något lägre än årets mål på 160 000. Utöver säsongsvariationerna noteras månadsvis stora variationer med anledning av årets planerade trafikavstängningar[6], vilka medför minskat resande. Antalet resande i ersättningstrafik är dock lägre än i ordinarie trafik. Påstigande i ersättningstrafiken inkluderas inte i antalet påstigande för lokalbanor.

Avstängningsfria banor och perioder har emellertid haft ett generellt ökat resande. Lidingöbanan trafikeras sedan oktober av utökad trafik i morgonrusningen i syfte att tillgodose det ökade resandet på banan och möjliggöra en fortsatt ökning. Sedan Tvärbanan återöppnades den 2 oktober med den nya stationen Sickla samt med sammankopplad trafik hela vägen från Sickla till Solna station, har resandet på banan ökat stort. Sammantaget för helåret och samtliga banor, med hänsyn till minskat resande i samband med trafikavstängningar och ökat resande i övrigt, kan konstateras att antal påstigande på lokalbanorna minskat något jämfört med föregående år.

För *busstrafiken* har antalet påstigande ökat jämfört med förra året och resandeutvecklingen är överlag positiv för i stort sett alla trafikavtal inom busstrafiken. Antal påstigande för busstrafiken har under året ökat till 1 075 000 (1 047 000 föregående år) vilket är lägre än målet på 1 097 000. En del av ökningen återfinns bland de nyare funktionsavtalen med stora inslag av resandeincitament, så kallade VBP-avtal(”Verifierade Betalande Påstigande”). Resandet har dock minskat i Innerstaden, Solna/Sundbyberg, Bromma och Sollentuna. Orsaken tros dels vara försämrad framkomlighet, där bussar inte ges tillräcklig prioritet, samt ökat cyklande. Samtidigt har resandet ökat i Norrort på grund av att fler resenärer väljer de ordinarie busslinjerna då Roslagsbanan har varit avstängd.

[6] Följande planerade avstängningar har skett under året:
Roslagsbanans Kårstagren samt Österskärsgrenen
Tvärbanans Sicklagren samt Solnagrenen
Saltsjöbanan sträckan Slussen-Henriksdal har varit avstängd hela året.

4.4.2 Kollektivtrafik på vatten

Antalet resenärer i *kollektivtrafik på vatten* uppgick totalt till 5 698 000 under år 2017 vilket är en ökning med 6,3 procent jämfört med helår 2016. Målet för 2017 var 5 663 000 passagerare.

Antal resenärer i *skärgårdstrafiken* uppgick år 2017 till 1 770 000 vilket är en ökning med 134 000 passagerare (8,2 procent) jämfört med föregående år. Detta beror dels på den strejk som var under andra halvan april under fjolåret men även till följd av fler resenärer under sommarmånaderna. Bättre väder samt den populära rutten med Nord-/Sydlinjen är en förklaring till detta. Målet för 2017 var 1 742 200 passagerare.

*Pendelbåtstrafike*n uppgick år 2017 till 3 928 000 vilket är en ökning med 206 000 passagerare (5,5 procent) jämfört med föregående år. Målet för 2017 var 3 921 000 passagerare. Den största förklaringen till ökningen från föregående år är att trafiken på linje 80 i mars i år utökades med fler turer för att möta efterfrågan. Ombyggnation av Slussen samt fler inflyttade i Nacka är förklaringen till detta. En annan bidragande orsak är den strejk som var under andra halvan ifjol som påverkade trafiken med Djurgårdsfärjan.

4.4.3 Färdtjänsttrafik

Antalet personer med färdtjänsttillstånd uppgick i december 2017 till 68 674 (mål 70 000), vilket är 870 färre tillstånd än december 2016, då antalet tillstånd för perioden var 69 544. Tilldelningen av resor, vilket betyder den minimivolym resor som alla färdtjänstresenärer har tillgång till, är 198 resor per person och år och har varit densamma sedan 2010. Det totala antalet utförda resor för färdtjänsten (inklusive sjukresor) under 2017 är 4 065 801 resor vilket understiger planerat antal med 165 199 resor.

4.5 Resande ur ett jämställdhetsperspektiv

Arbetet med jämställdhet och tillgänglighet styrs av det övergripande målet Tillgänglig och sammanhållen region, medan trygghetsarbetet styrs av målet Attraktiva resor i 2012 års trafikförsörjningsprogram. Kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för alla, anpassas till personer med funktionsnedsättning och bidra till ökad jämlikhet och jämställdhet mellan män och kvinnor. Både boende och tillfälliga besökare ska uppleva kollektivtrafiken som attraktiv och välja den för sitt resande framför bilen. För att göra resan attraktiv är trygghet en viktig del, i alla trafikslag och hela vägen från dörr till dörr.

Utöver det regionala trafikförsörjningsprogrammet finns sektorsspecifika riktlinjer för enskilda mål. Riktlinjerna för social hållbarhet, RiSoc är trafikförvaltningens samlade kravbild och vägledning i arbetet med de sociala frågorna. Riktlinjen syftar till att förenkla, förtydliga och vara ett

verktyg i arbetet med de sociala frågorna. Trafikförvaltningen deltar i initiativet Kvinnor i transportpolitiken, ett nätverk som bildades 2002 för att verka för uppfyllandet av riksdagens mål om jämställdhet inom transportpolitiken. Målet reviderades under 2009 och lyder nu: ”Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken ska medverka till ett jämställt samhälle”.

Se vidare bilaga, avsnitt 1.1 om socialt ansvarstagande.

4.6 Produktivitet

SL-trafiken
Kostnaderna för den köpta trafiken inom SL minskar med 0,1 procent jämfört med föregående år. Minskningen är huvudsakligen hänförlig till bussverksamheten där en engångspost avseende lösen av bussar bidrog till ökade kostnader år 2016 samt en minskning av avtalskostnaderna överlag. Även inom pendeltågstrafiken minskar kostnaderna något jämfört med föregående år till följd av det nya trafikavtalet. I övrigt håller trafikkostnaderna en låg utvecklingstakt.

Antal sittplatskilometer har minskat mot föregående år med 1,7 procent. Jämfört med föregående år har antal sittplatskilometer för lokalbana minskat samtidigt som det ökat inom pendeltåg. För tunnelbanan och buss är sittplatskilometer på samma nivå som föregående år.

Antal personkilometer har ökat mot föregående år med 1,1 procent. Jämfört med föregående år har antal personkilometer minskat för lokalbana samtidigt som antal personkilometer har ökat för pendeltåg, tunnelbana och buss.

Den genomsnittliga beläggningsgraden är 33,3 procent och den har ökat med 2,2 procent jämfört med 2016.

Utifrån ovan nämnda förändringar uppgår trafikkostnaden per sittplatskilometer till 0,69 kr vilket är en ökning med 0,01 kr motsvarande 1,0 procent jämfört med föregående år. Trafikkostnaden per personkilometer uppgår till 2,06 kr vilket är en minskning med 0,03 kr motsvarande 1,2 procent.

Färdtjänsttrafiken
Kostnaderna för färdtjänsttrafiken ökade med 2,7 procent jämfört med föregående år. Det beror främst på fler resor med rullstolstaxi och ett högre pris per resa.

Antalet resor inom färdtjänsten (färdtjänstresor) har minskat med 2,5 procent jämfört med föregående år.

Utifrån ovan nämnda förändringar uppgår kostnaden per färdtjänstresa till 327 kr vilket är en ökning med 17 kr motsvarande 5,4 procent.

Skärgårdstrafiken (WÅAB)
Kostnaderna för skärgårdstrafiken ökade med 9,5 procent jämfört med föregående år. Ökningen beror huvudsakligen på ökade indexkostnader och omförhandlade avtal. Därtill kommer strejken i april 2016 som gav lägre kostnader under fjolåret och därmed bidrar till ökade kostnader.

Antalet passagerartimmar har ökat med 9,7 procent medan antal utbudstimmat har minskat med 3,9 procent.

Utifrån ovan nämnda förändringar uppgår kostnaden per utbudstimma till 4288 kr vilket är en ökning med 522 kr motsvarande 13,9% . Kostnaden per passagerartimma är oförändrad från föregående år och 127 kr per tomma.

5. Ekonomi

5.1 Resultatutveckling

Resultaträkning: Trafiknämndens resultat 2017 jämfört med budget samt resultat 2016. Verksamhetsinterna intäkter och kostnader ingår ej i resultaträkningen nedan.

Resultaträkning Mkr	Bokslut 2017	Budget 2017	Avvik utf-bu 2017	Bokslut 2016	Föränd %
Tillskott fr SLL/Landstingsbidrag	9 952	9 952	0	9 634	3,3%
Biljettintäkter/resenärsintäkter	8 144	7 877	267	7 542	8,0%
Uthyrning fordon	1 400	1 389	11	1 343	4,3%
Uthyrning lokaler	696	711	-15	632	10,1%
Reklam	365	362	3	260	40,5%
Övriga intäkter	1 823	1 362	461	1 652	10,4%
Verksamhetens intäkter	**22 380**	**21 653**	**728**	**21 062**	**6,3%**
Personalkostnader	-609	-650	41	-529	15,1%
Köpt landtrafik (SL)	-12 176	-12 472	296	-12 193	-0,1%
Köpt färdtjänsttrafik (Ftj)	-1 261	-1 295	35	-1 240	1,7%
Köpt sjötrafik (WÅAB)	-317	-315	-2	-289	9,7%
Drift och underhåll	-1 982	-2 145	163	-2 019	-1,8%
Övriga kostnader	-2 033	-909	-1 123	-1 321	53,9%
Verksamhetens kostnader	**-18 378**	**-17 786**	**-591**	**-17 591**	**4,5%**
Avskrivningar	-3 064	-3 073	9	-2 830	8,3%
Finansnetto	-455	-543	88	-480	-5,2%
Resultat	**483**	**250**	**233**	**160**	
Nettokostnad	*938*	*793*	*145*	*641*	

Årets resultat uppgår till 483 mkr (160 mkr föregående år) jämfört med det budgeterade resultatet om 250 mkr. Resultatet understiger den senaste prognosen om 500 mkr med 17 mkr.

Utfall vs budget

Avvikelsen för årets resultat gentemot budget om +233 mkr beror på ökade biljettintäkter inom SL-trafiken samt lägre kostnader avseende VBP-avtal inom busstrafiken till följd av färre resande än förväntat. Inom färdtjänsten minskar kostnaderna också till följd av färre resande. Därutöver minskar kostnaderna för underhåll, dels till följd av ett minskat behov av akut underhåll, dels på grund av omprioriteringar av det planerade underhållet. Därtill kommer lägre kapitalkostnader till följd av lägre räntekostnader och lägre avskrivningar då Citybanans stationer och Fredriksdals bussdepå tagits i bruk senare än förväntat.

Högre kostnader noteras dock till följd av att delar av investeringsprojekt har bedömts behöva kostnadsföras. Orsakerna är att delar av projekt har avbrutits och kostnadsförts, samt att en del investeringsutgifter har omklassificerats till kostnader. Den enskilt största resultatpåverkande kostnadsföringen är upparbetade utgifter hänförliga till signalsystemet inom program Röda linjens uppgradering. Därutöver kommer kostnadsföring av restvärden som identifierats vid genomgångar av anläggningsregistren.

Utfall vs utfall föregående år
I jämförelse med utfall samma period föregående år ökar resultatet med 323 mkr vilket huvudsakligen beror på ökade intäkter avseende landstingsbidrag, biljettintäkter till följd av 2017 års prisjusteringar samt ökade reklamintäkter. SL-trafikens biljettintäkter ökar dessutom mer än förväntat till följd av ett högre resande.

Kostnaderna ökar huvudsakligen på grund av ovan nämnda kostnadsföringar samt ökade avskrivningar till följd av att nya anläggningar färdigställs och tas i bruk.

Fördjupad analys av verksamhetens resultat följer under punkt 5.1.1 till 5.2.5.

5.1.1 Verksamhetens intäkter

Utfall vs budget
Verksamhetens intäkter uppgår till 22 380 mkr och överstiger periodens budget med 728 mkr motsvarande 3,4 procent. Den positiva avvikelsen beror huvudsakligen på ökade biljettintäkter i SL-trafiken, högre näringsbidrag samt intäkter från vidarefaktureringar såsom fordonsuthyrning, externa projekt, drivström med mera, för vilka motsvarande kostnader finns. Den budgeterade intäktsutvecklingen för året är 2,8 procent.

Utfall vs utfall föregående år
I förhållande till motsvarande period föregående år ökar verksamhetens intäkter med 1 318 mkr motsvarande 6,3 procent. Ett höjt landstingsbidrag, ökade intäkter från biljetter, lokaler och reklam samt en ökad vidarefakturering bidrar till intäktsökningen jämfört med 2016.

Se vidare nedan för en mer detaljerad beskrivning.

Biljettintäkter/resenärsintäkter

Utfall vs budget
Biljettintäkterna inom SL-trafiken för december månad (inklusive verksamhetsinterna biljettintäkter) är 29 mkr högre än budget vilket ger en

ackumulerad positiv årsavvikelse på 268 mkr. Ökningen är såväl volym- som prisrelaterad, där bland annat högre försäljning av långa periodbiljetter bidragit samt ett ökat resande med enkelbiljetter, där Reskassa står för merparten av ökningen.

Resenärsintäkter inom färdtjänsten understiger årets budget med en (1) mkr. Resenärernas egenavgifter för färdtjänstresor är lägre än budget medan motsatt förhållande gäller för sjukresorna. Biljettintäkterna från WÅAB understiger budget med motsvarande belopp, bland annat på grund av lägre snittintäkt per passagerare i skärgårdstrafiken än beräknat.

Utfall vs utfall föregående år
Jämfört med motsvarande period föregående år ökar biljettintäkterna i SL-trafiken med 595 mkr motsvarande 8,1 procent. Merparten beror på biljettprisförändringen i januari samt ett ökat resande grundat på befolkningstillväxten (volym). Även positiva mixeffekter vad gäller biljettyperna (pris) påverkar utfallet. Inom färdtjänstverksamheten är intäkterna högre huvudsakligen till följd av fler sjukresor och egenavgifter för dessa. I skärgårdtrafiken påverkar fjolårets strejk jämförelsen mellan åren.

Se vidare Utökad analys avseende biljettintäkter i SL-trafiken i bilaga 4.

Övrigt

Utfall vs budget
Övriga intäkter sammanfattar posterna för uthyrning av fordon och lokaler, reklam samt övriga intäkter inom trafiknämndens samtliga verksamhetsområden. Årets intäkter uppgår till 4 284 mkr och överstiger budget med 461 mkr huvudsakligen beroende på högre intäkter avseende fordon, reklam, näringsbidrag, externa projekt, vidareförsäljning av drivström och bränsle med mera samt ökad ersättning från Hälso- och sjukvårdsnämnden (HSN) för sjukresor.

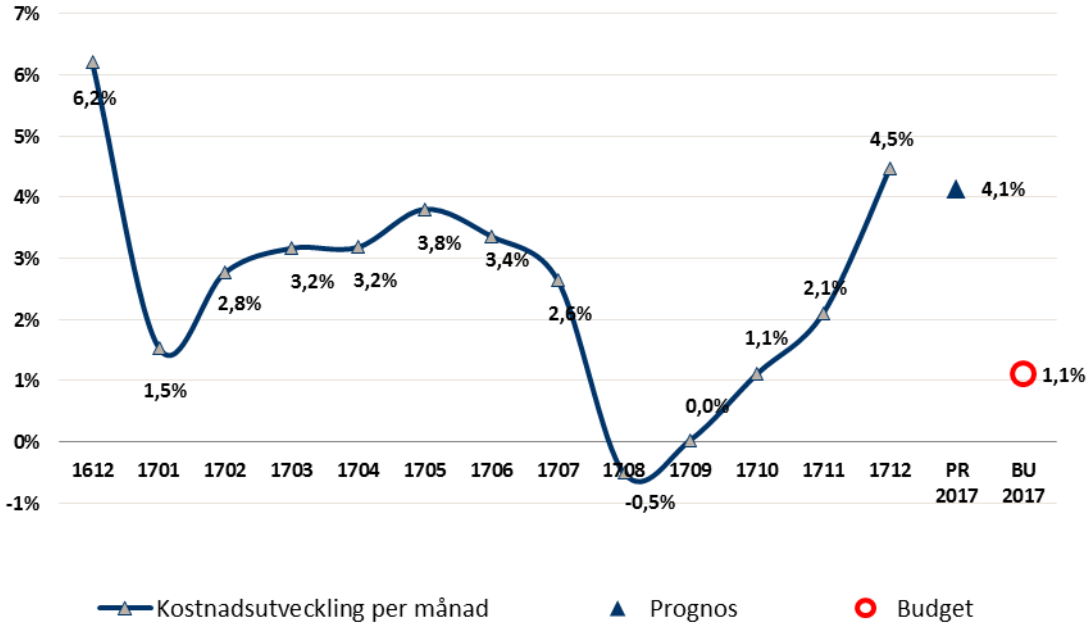
Lägre intäkt noteras till följd av hyresreduktion avseende Ulvsundadepån, vilket dock till viss del motverkas av högre intäkter från bussdepåerna Söderhallen och Charlottendal. Flera ingående avvikelser är resultatneutrala såsom fordonsuthyrning, externa projekt och diverse vidareförsäljningar av exempelvis drivström och bränsle, då motsvarande poster återfinns på kostnadssidan. En större sådan post är vidarefakturering till MTR för drivström avseende pendeltågstrafik. Tidigare har Trafikverket direktfakturerat trafikoperatören vilket i år kom att ske först från och med augusti månad.

Utfall vs utfall föregående år
Jämfört med föregående år ökar årets övriga intäkter med 398 mkr motsvarande 10,3 procent. Det beror huvudsakligen på högre

näringsbidrag, ökade hyresintäkter främst från den nya bussdepån Charlottendal och Hammarbydepån (ombyggd) samt från en engångsinbetalning avseende Högdalens bibliotek. Vidare är reklamintäkterna högre efter nytt avtal från och med 1 januari 2017. En del av intäkterna är resultatneutrala såsom fordonsuthyrning (nytt pendeltågsavtal), ersättning för sjukresor från HSN, intäkter från externa projekt och övriga vidarefaktureringar av drivström, bränsle, sålt material med mera. Större poster som påverkar jämförelsen mellan åren är fjolårets intäkt avseende frånträdande av tomträtten i Slakthusområdet samt det extra tillskottet från SLL i år för Citybanans stationer.

5.1.2 Kostnadsutveckling

Kostnadsutveckling: Trafiknämndens totala kostnader exklusive kapitalkostnader. Förändring av periodens ackumulerade utfall innevarande år jämfört med ackumulerat utfall motsvarande period föregående år, samt helårsbudget och helårsprognos jämfört med bokslut föregående år.



Kostnadsutvecklingen under tredje tertialet 2016 är förhållandevis hög på grund av att ett antal större poster bokförts i augusti som huvudsakligen avser kostnadsföringar av restvärden samt upparbetade värden inom nedlagda projektdelar varav förlängningen av Spårväg City till Ropsten står för merparten. 2015 års upplösning av en underhållsreserv avseende tunnelbanevagnar av typ C20 bidrar också till den höga avvikelsen mellan åren. Vid årsbokslutet 2016 var utvecklingstakten för helåret 6,2 procent vilket var i linje med 2016 års prognostiserade nivå 6,3 procent.

Den budgeterade kostnadsutvecklingen 2017 är 1,1 procent, vilket är lägre än landstingets långsiktiga maxnivå om 3,3 procent. Den förhållandevis

låga budgeterade utvecklingstakten beror främst på de stora kostnadsföringar som gjordes år 2016 samt en relativt låg beräknad kostnadsutvecklingstakt för den samlade trafiken om 2,6 procent.

Årsutvecklingstakten för 2017 uppgick till 4,5 procent vilket innebär en ökning jämfört med den budgeterade utvecklingstakten. Avvikelsen i förhållande till budget beror huvudsakligen på att upparbetade projektutgifter och restvärden inom anläggningsregistret bedömdes behöva kostnadsföras. Därtill kommer ökade kostnader avseende externa projekt (resultatneutrala). Kostnaderna ökade även för banavgifter och drivström inom pendeltåg. Drivströmskostnaderna vidarefaktureras trafikentreprenören och är således resultatneutrala.

Den faktiska årsutvecklingstakten överstiger den senaste prognosen vilken uppgick till 4,1 procent. Det beror huvudsakligen på ytterligare kostnader för resultatförda projektutgifter och anläggningstillgångar samt för externa projekt än vad som bedömts i prognosen. Därtill kommer kostnader för retroaktiv elskatt.

För vidare analys av verksamhetens kostnader, se nedan.

5.1.3 Verksamhetens kostnader

Utfall vs budget
Verksamhetens kostnader överstiger årets budget med 591 mkr motsvarande 3,3 procent. Avvikelsen beror huvudsakligen på ej budgeterade kostnadsföringar av delar av investeringsprojekt, dels på grund av att delprojekt avbrutits och dels på grund av att en del utgifter inom projekten bokföringsmässigt klassificeras som driftkostnader. Därtill kommer kostnadsföring av restvärden inom anläggningsregistret, samt ökade kostnader för externa projekt (resultatneutrala).

Lägre kostnader noteras för den köpta trafiken till följd av färre resande än budgeterat inom områden med VBP-avtal inom busstrafiken, färdtjänsttaxi till följd av färre resande samt omprioriteringar och lägre behov av underhållsarbeten.

Utfall vs utfall föregående år
I förhållande till motsvarande period föregående år ökar verksamhetens kostnader med 787 mkr motsvarande 4,5 procent. Ökningen är huvudsakligen hänförlig till ovan nämnda kostnadsföringar och externa projekt. Kostnadsområden som minskar jämfört med föregående år är underhåll, såväl akut som planerat, samt busstrafiken där en engångspost avseende lösen av bussar år 2016 påverkar avvikelsen. I övrigt håller trafikavtalen en låg kostnadsökningstakt.

Köpt landtrafik (SL)

Utfall vs budget
Köpt landtrafik omfattar kostnaderna för trafikavtal inom SL. Kostnaderna uppgår till 12 176 mkr och är 296 mkr lägre än årets budget motsvarande 2,4 procent. Avvikelsen hänförs huvudsakligen till busstrafiken där lägre kostnader uppstår inom VBP-avtalen till följd av färre resenärer än budgeterat under året, och för ej utförd trafik på grund av vagnbrist då ersättningstrafiken har varit omfattande samt bristande framkomlighet i innerstaden. Därtill kommer minskade incitamentskostnader främst på grund av ovan nämnda trängsel i trafiken. Även tunnelbanetrafiken redovisar lägre kostnader främst på grund av minskade indexkostnader.

Högre kostnader noteras inom pendeltågstrafiken, huvudsakligen kopplat till ökade kostnader för banavgifter och drivström bland annat till följd av nytt pendeltågsavtal och Trafikverkets prishöjningar. Drivströmskostnaderna vidarefaktureras till trafikentreprenören och har således ingen resultatpåverkan. En ny faktureringsmodell har dock tagits fram som innebär att Trafikverket direktfakturerar trafikentreprenören avseende drivströmskostnaderna.

Utfall vs utfall föregående år
Jämfört med föregående år minskar kostnaderna med 17 mkr motsvarande 0,1 procent. Det beror huvudsakligen på lägre kostnader inom busstrafiken bland annat på grund av att en del avtal är mer kostnadseffektiva men också på grund av en engångspost år 2016 avseende lösen av bussar. I övrigt håller trafikavtalen generellt en låg kostnadsutvecklingstakt.

Köpt färdtjänsttrafik

Utfall vs budget
Köpt färdtjänsttrafik omfattar kostnaderna för trafikavtal inom färdtjänsttrafiken inklusive sjukresor. Kostnaderna uppgår till 1 261 mkr och är 35 mkr lägre än årets budget motsvarande 2,7 procent. Avvikelsen beror huvudsakligen på färre resor med färdtjänsttaxi inklusive rullstolstaxi samt viten relaterat till bristande leverans. Kostnaderna för sjukresor ökar till följd av fler resor med rullstol än budgeterat samt högre kostnad per resa.

Utfall vs utfall föregående år
Jämfört med samma period föregående år ökar kostnaderna med 21 mkr motsvarande 1,7 procent. Det beror huvudsakligen på ett högre pris per resa inom både färdtjänsttaxi och sjukresor. Därtill kommer fler resor med rullstolstaxi samt sjukresor.

Kostnaderna för sjukresor ersätts av motsvarande intäkter från hälso-sjukvårdsnämnden och är således resultatneutrala för trafiknämnden.

Köpt sjötrafik (WÅAB)

Utfall vs budget
Köpt sjötrafik omfattar kostnaderna för trafikavtal inom Waxholmsbolaget. Kostnaderna uppgår till 317 mkr och överstiger årets budget med 2 mkr. Avvikelsen beror främst på högre kostnader för index.

Utfall vs utfall föregående år
Jämfört med samma period föregående år ökar kostnaderna med 28 mkr motsvarande 9,7 procent, vilket huvudsakligen beror på ökade indexkostnader samt omförhandlade priser inom vissa trafikavtal. Därtill kommer föregående års strejk som medförde lägre kostnader år 2016 vilket bidrar till att öka avvikelsen mellan åren.

Övrigt

Utfall vs budget
Övriga kostnader sammanfattar kostnader för personal, drift och underhåll samt övrigt inom trafiknämndens samtliga verksamhetsområden. Kostnaderna uppgår till 4 624 mkr och är 920 mkr högre än årets budget motsvarande 24,8 procent. Avvikelsen beror huvudsakligen på att upparbetade utgifter inom projekt bedömts behöva kostnadsföras, dels på grund av att delprojekt avbrutits och dels på grund av att en del projektutgifter bokföringsmässigt klassificerats som driftkostnader. Därtill kommer kostnadsföringar av restvärden som identifierats vid genomgångar av anläggningsregistren. Den enskilt största posten avseende detta är kostnadsföring av utgifter för signalsystemet inom program Röda linjens uppgradering (472 mkr), då delprojektet avbrutits.

Ytterligare avvikelser under Övrigt är kostnadsökningar för externa projekt (motsvaras av ökade intäkter) och driftkostnader kopplade till investeringsprojekt under löpande år. Därutöver kan nämnas retroaktiv elskatt till följd av en energiutredning inom förvaltningen.

Ett flertal händelser bidrar till att minska avvikelsen. Underhållskostnaderna understiger budget till följd av omprioriteringar av planerade arbeten, bland annat inom IT-området, samt ett minskat behov av akut underhåll inom flera områden. Därutöver noteras lägre kostnader för flytt av utrustning mellan bussdepåerna Mölnvik och Åkersberga då flytten inte utförts, samt lägre kostnader för bussbränsle.

Vakansläget inom trafikförvaltningen ger lägre kostnader för anställd personal men ökade kostnader för inhyrd personal samt en minskad kostnadsreducering till följd av att färre timmar än budgeterat debiteras investeringsprojekten.

Utfall vs utfall föregående år
Jämfört med samma period föregående år ökar kostnaderna med 755 mkr motsvarande 19,5 procent. Ökningen beror huvudsakligen på de omfattande kostnadsföringar som gjorts under året avseende restvärden i anläggningsregistret och projektdelar, främst avseende program Röda linjens uppgradering. Avvikelsen motverkas delvis av de kostnadsföringar som gjordes föregående år främst avseende Spårväg Citys förlängning till Ropsten.

Därutöver kommer ökade kostnader för externa projekt (resultatneutrala) samt ökade kostnader avseende utgifter inom investeringsprojekten under löpande år som klassificeras som driftkostnader. En ytterligare större orsak till kostnadsökningen är personalkostnaderna som ökar till följd av det pågående arbetet med att växla konsulter till fast anställda.

Jämfört med föregående år minskar underhållskostnaderna, bland annat på grund av omfattande kostnader för akut underhåll 2016 till följd av åtgärder kopplat till olycka i rulltrappa. Det planerade underhållet minskar också på grund av omprioriteringar under 2017.

Flera avvikelser under Övrigt är resultatneutrala och motsvarande avvikelser återfinns under övriga intäkter.

5.1.4 Kapitalkostnader

Kapitalkostnaderna understiger budget med 97 mkr, motsvarande 2,7 procent. Den budgeterade kostnadsutvecklingen för året är 9,2 procent. Tidsmässiga förskjutningar av aktiveringar avseende Citybanans stationer och bussdepå Fredriksdal medför lägre avskrivningskostnader i jämförelse med budget.

Den räntebärande skuldportföljen är lägre än budgeterat till följd av förskjutningar i investeringsportföljen vilket tillsammans med ett lägre ränteläge påverkar utfallet i finansnettot positivt. Därutöver påverkas räntenettot gynnsamt till följd av en ränteersättning kopplat till återbetalning av förskott. Något ökade räntekostnader noteras däremot kopplat till pensionsskulden, till följd av förändrad diskonteringsränta, enligt beräkningar från KPA.

I jämförelse med föregående år är kapitalkostnaderna för perioden 209 mkr högre, motsvarande 6,3 procent, främst till följd avskrivningar för nyinvesteringar.

Räntekostnaden är något lägre än fjolårets. Räntan på flera befintliga lån löpte ut under 2017 och överlag sattes dessa lån om till lägre ränta varför räntekostnaden trots högre skuld blev lägre 2017 än 2016.

Därutöver påverkas jämförelsen mellan åren av ovan nämnda ränteersättning kopplat till återbetalning av förskott samt räntekostnaden avseende pensionsskulden.

5.2 Specifikationer

5.2.1 Resultat per trafikindelning

För resultat per trafikindelning, se bilaga 1-3.

5.2.2 Bemanningskostnader

Tabell: Bemanningskostnader

Bemanningskostnader Mkr	Bokslut 2017	Budget 2017	Avvik Utf-budget	Bokslut 2016	Föränd jmf med fg år
Summa personalkostnader	**-609**	**-650**	**41**	**-529**	**15,1%**
varav förändring sem- och löneskuld	*-2*	*-1*	*-1*	*-1*	*100,0 %*
varav lönekostnad	*-376*	*-404*	*28*	*-325*	*15,7%*
varav pensionskostnad	*-71*	*-76*	*5*	*-49*	*44,9%*
Inhyrd personal	**-52**	**-3**	***-49***	**-34**	**52,9%**
Summa bemanningskostnad	**-661**	**-653**	**-8**	**-563**	**17,4%**

Verksamhetens bemanningskostnader utgör cirka 3 procent av trafiknämndens totala verksamhetskostnad och överskrider budget med drygt en (1) procent.

Utfallet för bemanningskostnaderna uppgår till 661 mkr jämfört med budgeterat 653 mkr för perioden. Kostnader för löner med sociala avgifter och pensioner understiger budget medan kostnaderna för inhyrd personal överstiger budget till följd av vakansläget.

Bemanningskostnadernas utveckling jämfört med föregående år beror på ökade kostnader för inhyrd personal (resurskonsulter) och löner. Detta som följd av vakansläget och att antalet anställda har ökat (bland annat konsultväxling) samt den årliga lönerevisionen. Även pensionskostnaderna hör ökat jämfört med föregående år. Pensionskostnader redovisas relaterat till förändring av pensionsskulden enligt underlag från KPA Pension.

5.2.3 Kostnader för specialistkonsulter

Trafikförvaltningen anlitar specialistkonsulter vid tillfälligt behov av viss kompetens eller specialistkunskap som inte finns inom organisationen. Specialistkonsulter används till exempel vid behov av extern granskning av processer, genomförande av analyser, utredningar, revisioner och undersökningar. Nyttjandet av specialistkonsulter sker inom hela

trafikförvaltningen, såväl inom drift- och projektavdelningarna som de administrativa avdelningarna.

Årets utfall för specialistkonsulter uppgår till 287 mkr och överstiger budget. Utfallet påverkas i hög grad av kostnadsförda delar av engångskaraktär inom investeringsprojekt avseende konsultutgifter (76 mkr). Exklusive investeringsrelaterade kostnadsföringar är konsultkostnaderna 14 mkr lägre än budgeterat, huvudsakligen på grund av omprioriteringar och förskjutningar av en del projekt, bland annat till följd av vakansläget inom trafikförvaltningen.

Jämfört med föregående års utfall ökar utfallet med 110 mkr. Av ökningen kommer 72 mkr från kostnadsförda delar av engångskaraktär inom investeringsprojekt avseende utgifter respektive år. Resterande ökning om 38 mkr är hänförlig till budgeterade utvecklingsprojekt inom trafikförvaltningens linjeverksamhet.

Samtliga belopp ovan inkluderar interna mellanhavanden[7] inom trafiknämndens verksamhetsområden.

5.2.4 Realisationsresultat

Tabell: Genomförda försäljningar

Objekt	Fastighets/ inventarie-beteckning	Verksamhet	Avtal tecknas	Realisations-resultat (Mkr)	Redovisas i period
Pendeltåg X10	-	Kollektivtrafik - Försäljning av pendeltåg till Tåg i Bergslagen AB	jun-17	5	jun-17

[7] Verksamhetsinterna intäkter och kostnader

5.2.5 Statsbidrag och annan medfinansiering

Tabell: Statsbidrag och annan medfinansiering

Statsbidrag/medfinansiering, Mkr	Bokslut 2017	Budget 2017	Avvik ack utf - budget	Bokslut 2016
Program Roslagsbanans kapacitetsförstärkning *	**209**	208	1	121
Program Slussen och Nacka (tvärbanan ost)	**148**	300	-152	175
Program Tvärbanan Norr Solnagren	**360**	397	-37	0
Program Kistagrenen **	**0**	129	-129	0
Tunnelbana gemensamt, stationer Hallunda och Norsborg	**23**	0	23	8
Fordonsanskaffning C30	**130**	0	130	420
TB - TCE X Harmonisering med Citybanan	**2**	0	2	0
Handen Bussterminal (Haningeterassen)	**15**	0	15	16
Statsmiljöavtalet **	**0**	0	0	93
Bussterminal Slussen	**86**	0	86	0
Övriga poster ***	**4**	28	-24	49
Totalt specialdestinerade statsbidrag/medfinansiering	**976**	**1 062**	**-86**	**881**

** Utfall 2017 avser kommunala följdinvesteringar 40 mkr samt Roslagsbanan etapp 1 på 169 mkr*

*** ansökan om utbetalning görs under 2018*

**** I övriga poster 2016 ingår det en större post för spårvagnar med 30 mkr.*

5.3 Resultatdisposition

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

5.4 Investeringar

Trafiknämndens investeringar fördelas per investeringstyp samt på specificerade respektive ospecificerade investeringar i bilaga Trafikinvesteringar.

Specificerade investeringar uppgår till 86 procent av investeringsutfallet för året, resterande 14 procent består av ospecificerade investeringar, främst ersättningsinvesteringar.

Tabell: Översiktsbild som visar hela trafiknämndens utfall och budget för 2017 samt hur mycket av investeringsvolymen som avser ersättningsinvetering

Investeringar Mkr	Bokslut 2017	Budget 2017	Avvik UTF-BU	Upparb UTF/BU	Ack tot utg 2017	Budget total utgift	Upparb totalt
Specificerade investeringar	5 960	7 241	-1 281	82%	38 040	66 460	57%
Ospecificerade investeringar	973	1 182	-210	82%			
Trafiknämnden totalt	**6 933**	**8 423**	**-1 490**	**82%**			
Varav ersättningsinvesteringar	*1 700*	*2 545*	*-845*	*67%*			

5.4.1 Utfall gentemot budget

Investeringsutfallet för året uppgår till 6 933 mkr, vilket motsvarar en upparbetningsgrad i förhållande till årets budget om 82 procent.

5.4.2 Specificerade investeringar- utfall gentemot budget

Investeringsbudget 2017 för specificerade investeringar uppgår till 7 241 mkr. Utfallet för året uppgår till 5 960 mkr vilket ger en upparbetningsgrad på 82 procent.

Nedan återfinns kortfattade beskrivningar av avvikelser mellan årets utfall och budget fördelat per specificerat investeringsobjekt. Ospecificerade investeringar återfinns under avsnitt 5.4.3 Ospecificerade investeringar. I bilaga 5 finns en beskrivning av periodens utfall för de specificerade investeringarna.

Tabell; Specificerade objekts avvikelser 2017

Specificerade investeringar TN (mkr)	Bokslut 2017	Budget 2017	Upparb UTF/BUD	Avvik UTF-BU	Ack total utgift	Total budget inv.plan 2018	Upparb grad totalt (%)	Färdig-ställande år
Program Roslagsbanans kapacitetsförstärkn.	1 410	1 080	131%	330	4 947	9 651	51%	2026
Program Bussdepåer	100	465	22%	-364	2 248	3 815	59%	2025
Program Slussen	499	607	82%	-108	1 374	2 150	64%	2024
Program Röda linjens uppgradering	-288	952	-30%	-1 240	5 209	13 261	39%	2023
*varav teknisk anpassning C30-fordon****	*122*	*0*		*122*	*122*	*540*	*23%*	
Program Citybanan	42	75	56%	-33	148	180	82%	2018
Program Tvärbana Norr Solnagrenen	225	483	47%	-258	5 369	5 581	96%	2019
Program Spårväg City	339	318	107%	21	2 627	2 924	90%	2021
SL Lås (Program IT med säkerhetsaspekt) *	69	210	33%	-141	433	415	104%	2019
Program Spårdepåer	97	267	36%	-171	876	876	100%	2017
Program Pendeltåg	1 638	1 408	116%	230	11 955	12 247	98%	2019
Program Kistagrenen	168	272	62%	-104	464	4 937	9%	2025
Bussterminal Slussen	384	20	1922%	364	388	1 891	21%	2023
Sverigeförhandlingen	-5	12	-41%	-17	29	32	91%	
Nya Spårvägsmuseet	13	90	14%	-77	28	210	13%	2020
C20 - uppgradering	120	290	41%	-170	206	1 367	15%	2023
Handen bussterminal	35	70	50%	-35	42	185	23%	2019
Trafikinformation	1	90	1%	-89	6	140	4%	
Lågfrekvent underhåll Pendeltåg X60	93	126	74%	-33	332	562	59%	2020
Utbyte av hissar och rulltrappor	149	192	78%	-43	359	1 500	24%	2024
Utbyggnad av Älvsjö depå	1	50	2%	-49	1	150	1%	2023
Upprustning Södra Götgatan	1	50	2%	-49	2	151	1%	2018
Övriga specificerade investeringar	82	*115*	71%	-33	212	2 766	8%	
*Justering avslutade/nedlagda projekt***	*788*			*788*	1 165			
Totalt	**5 960**	**7 241**	**82%**	**-1 281**	**38 417**	**64 991**	**59%**	
Varav ersättningsinvesteringar	*900*	*1 494*	60%	*-594*				

**Program IT med säkerhetsaspekt har splittats*
SL LÅS är det enda av de ingående projekten som är specificerat
Resterande projekt ingår fr.om julirapporteringen i ospecificerat.

*** Avser i huvudsak återbetalning och nedskrivning inom Röda linjens uppgradering*

**** Enligt beslut i Landstingsfullmäktige 5 december 2017*
LS 2017-1258 avseende teknisk anpassning av C30-fordon

Program Roslagsbanans kapacitetsförstärkning
Investeringsbudgeten för året uppgår till 1 080 mkr. Utfallet för året uppgår till 1 410 mkr och överstiger årets budget med 330 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på överprövning av upphandlingen av X15p fordon, vilket resulterat i att första utbetalningen för dessa gjordes 2017 istället för 2016. Programmet har även reviderat tidplanen för dubbelspårsutbyggnaden vilket innebär att utgifter för detta tagits 2017 istället för som budgeterat 2018.

Program Bussdepåer
Investeringsbudgeten för året uppgår till 465 mkr. Utfallet för året uppgår till 100 mkr och understiger årets budget med 364 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på förskjutning i detaljplanen för Tomteboda samt förskjuten produktionsstart för Enlundadepån på Ekerö beroende på att kommunens fastighetsförvärv dragit ut på tiden. Detta innebär förskjutning av medel från 2017 till 2018-2022.

Program Slussen
Investeringsbudgeten för året uppgår till 607 mkr. Utfallet för året uppgår till 499 mkr och understiger årets budget med 108 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på förskjutning av arbeten med Söderströmsbron på grund av att annan lösning än den ursprungliga valts och att det därmed varit svårt att hitta en entreprenör som kunnat utföra arbetena.

Program Röda linjen
Investeringsbudgeten för året uppgår till 952 mkr. Utfallet för året uppgår till -288 mkr och understiger årets budget med 1 240 mkr. Avvikelsen beror på förseningar hos leverantören av nytt signalsystem (Ansaldo) samt återbetalning av förskott kopplat till hävning av kontraktet med densamme. Under hösten 2016 genomfördes en oberoende granskning av program Röda linjens uppgradering (RLU) och en granskningsrapport presenterades under våren 2017. I oktober 2017 beslutade förvaltningschefen att häva leveransavtalet med Ansaldo, bland annat på grund av omfattande förseningar, och att i samband med det kräva återbetalning av förskottsbetalningar. Uppsägningen har medfört nedskrivning av upparbetade utgifter inom programmet till ett belopp av 472 mkr vilket belastade årets resultat.

Program Citybanan
Investeringsbudgeten för året uppgår till 75 mkr. Utfallet för året uppgår till 42 mkr och understiger årets budget med 33 mkr. Avvikelsen beror på beslut att fakturera LSF för Citybanans övervaknings- och åtgärdsplansystem.

Program Tvärbana Norr Solnagrenen
Investeringsbudgeten för året uppgår till 483 mkr. Utfallet för året uppgår till 225 mkr och understiger årets budget med 258 mkr. Avvikelsen beror främst på den nya redovisningsprincip som infördes 2016 som innebär

aktivering av spårfordon vid PTO (Preliminary Take Over), vilket medförde en förskjutning av medel från 2017 till 2016. Därtill bidrar försenad leverans av signalsystemet till en lägre utgiftsprognos.

Program Spårväg City
Investeringsbudgeten för året uppgår till 318 mkr. Utfallet för året uppgår till 339 mkr och överstiger årets budget med 21 mkr. Avvikelsen beror på tidigareläggning av arbeten med spårkroppar på sträckan Hamngatan – T-centralen från 2018 till 2017 samt tidigareläggning av arbeten med AGA-depån från 2021 till 2017.

SL Lås (Program IT med säkerhetsaspekt)
Investeringsbudgeten för året uppgår till 210 mkr. Utfallet för året uppgår till 69 mkr och understiger årets budget med 141 mkr. Avvikelsen beror på tidsförskjutning i projektet, vilket innebär förskjutning av medel från 2017 till 2018 och 2019.

Program Spårdepåer
Investeringsbudgeten för året uppgår till 267 mkr. Utfallet för året uppgår till 97 mkr och understiger årets budget med 171 mkr. Avvikelsen beror dels på att Hammarbydepån har kunnat byggas billigare än beräknat och dels på lägre utgift för anbud för projekt Högdalen.

Program Pendeltåg
Investeringsbudgeten för året uppgår till 1 408 mkr. Utfallet för året uppgår till 1 638 mkr och överstiger årets budget med 230 mkr. Avvikelsen beror på den nya redovisningsprincip som infördes 2016 som innebär aktivering av spårfordon vid PTO (Preliminary Take Over), vilket medför en förskjutning av medel från 2018 till 2017.

Program Kistagrenen
Investeringsbudgeten för året uppgår till 272 mkr. Utfallet för året uppgår till 168 mkr och understiger årets budget med 104 mkr. Avvikelsen beror på ett reviderat antagande om tidsplanering för förstärkt systemhandling. Förseningen beror huvudsakligen på längre handlingstid för detaljplanering tillsammans med berörda kommuner.

Bussterminal Slussen
Investeringsbudgeten för året uppgår till 20 mkr. Utfallet för året uppgår till 384 mkr och överstiger årets budget med 364 mkr. Avvikelsen beror på att trafikförvaltningen ska ersätta Stockholms stad för upparbetade utgifter avseende bussterminalen. Dessa utgifter är inte inkluderade i budget 2017 men ingår i totalbudgeten för projektet.

Sverigeförhandlingen
Investeringsbudgeten för året uppgår till 12 mkr. Utfallet för året uppgår till -5 mkr och understiger årets budget med 17 mkr. Avvikelsen beror på att utredningsarbetets omfattning omvärderats efter att budgeten fastställts samt kostnadsföring av tidiga analyser.

Nya Spårvägsmuseet
Investeringsbudgeten för året uppgår till 90 mkr. Utfallet för året uppgår till 13 mkr och understiger årets budget med 77 mkr. Avvikelsen beror främst på att genomförandefasen är försenad på grund av senare beslut än planerat. Detta innebär förskjutning av medel från 2017 till 2018 och 2019.

C20 uppgradering
Investeringsbudgeten för året uppgår till 290 mkr. Utfallet för året uppgår till 120 mkr och understiger årets budget med 170 mkr. Avvikelsen beror på att avtalstecknande har förskjutits till 2017 och därmed upparbetning av medel från 2017 till 2020, 2021 och 2022.

Handen Bussterminal
Investeringsbudgeten för året uppgår till 70 mkr. Utfallet för året uppgår till 35 mkr och understiger årets budget med 35 mkr. Avvikelsen beror på förskjutning i entreprenadstart. Detta innebär förskjutning av medel från 2017 till 2018 och 2019.

Trafikinformation
Investeringsbudgeten för året uppgår till 90 mkr. Utfallet för året uppgår till 1 mkr och understiger årets budget med 89 mkr. Avvikelsen beror på att förstudien förskjutits i tid vilket medför att medel förskjuts till 2018-2019.

Lågfrekvent underhåll Pendeltåg X60
Investeringsbudgeten för året uppgår till 126 mkr. Utfallet för året uppgår till 93 mkr och understiger årets budget med 33 mkr. Avvikelsen beror på att det lågfrekventa underhållet efter förhandlingar med ny part blir billigare än budgeterat.

Utbyte av hissar och rulltrappor
Investeringsbudgeten för året uppgår till 192 mkr. Utfallet för året uppgår till 149 mkr och understiger årets budget med 43 mkr. Avvikelsen beror på förändringar i tidplanen och på att upphandlingen av kommande etapper försenades år 2016 och 2017.

Utbyggnad av Älvsjö depå
Investeringsbudgeten för året uppgår till 50 mkr. Utfallet för året uppgår till 1 mkr och understiger årets budget med 49 mkr. Avvikelsen beror på att projektet förskjutits i tid.

Upprustning Södra Götgatan
Investeringsbudgeten för året uppgår till 50 mkr. Utfallet för året uppgår till 1 mkr och understiger årets budget med 49 mkr. Avvikelsen beror på att på att tidplanen förskjutits för att möjliggöra samordning med Stockholms stad och landstinget samt inblandade ledningsaktörers investeringsplanering och beslutsprocesser.

5.4.3 Ospecificerade investeringar

Ospecificerade investeringar kännetecknas av att de har en total investeringsutgift som understiger 100 mkr och är mindre omfattande i jämförelse med specificerade investeringar. Ospecificerade investeringar drivs vanligtvis som enskilda projekt och avser till största delen ersättningsinvesteringar som krävs för att säkerställa och bibehålla befintliga anläggningars status.

Tabell; Ospecificerade investeringar fördelad per Investeringstyp

Ospecificerade investeringar	Bokslut 2017	Budget 2017	Avvik UTF-BU	Upparb UTF/BU
Strategiska investeringar	117	260	-143	45%
Ersättningsinvesteringar	856	922	-67	93%
Totalt	**973**	**1 182**	**-210**	**82%**

Investeringsbudget 2017 för ospecificerade investeringar uppgår till 1 182 mkr. Utfallet för året uppgår till 973 mkr och understiger årets budget med 210 mkr vilket motsvarar en upparbetningsgrad om 82 procent.

5.5 Balansräkning

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

5.6 Finansiering

SL-koncernens likviditet uppgår till 1 235 mkr, vilket är 1270 mkr lägre än föregående år (2 505 mkr). De räntebärande skulderna inom koncernen uppgår till 41 097 mkr varav 6 930 mkr avser leasingfinansiering av fordon. Motsvarande belopp vid årets början var 41 447 mkr varav leasingfinansiering bestod av 8 186 mkr. Koncernen har sedan lång tid tillbaka tecknat ränteswapavtal till ett belopp om 300 mkr för att skydda kassaflödet från räntekostnader hänförliga till finansiering med rörlig ränta.

6. Verksamhetsstöd

6.1 Miljö

6.1.1 Miljöprogram 2017–2021

Landstingsfullmäktige har beslutat om ett nytt miljöpolitiskt program för Stockholms läns landsting som gäller från och med den 1 januari 2017. Det omfattar fem områden: Hållbar upphandling, Klimatåtagande, Hälsa- och sjukvård, Kollektivtrafik och transporter samt Fastigheter och anläggningar.

Trafikförvaltningen har tillsammans med SLL Hållbarhet i januari 2017 genomfört ett trafikseminarium för att ge en bild för verksamheten om det nya miljöprogrammet och tydliggöra vad som krävs för att uppnå målen. För kollektivtrafiken och övriga transporter finns fyra nya övergripande miljömål och lika många för Fastigheter och anläggningar som berör kollektivtrafiken. De handlar om att öka kollektivtrafikandelen, öka andelen förnybara drivmedel (inklusive sjötrafik), minska energianvändningen per personkilometer, minska miljö- och hälsofarliga kemikalier, minska verksamhets- och fastighetsenergi, minska klimatpåverkan från byggprocessen, öka materialåtervinningen i bygg- och anläggningsprojekt och öka andel material och produkter som bedöms i Byggvarubedömningen.

Ett exempel på projekt som pågår för att nå de nya miljömålen är Byggutredningen som ska specificera miljömål 13 och 14 om begränsad klimatpåverkan från byggprocessen. Det är en samverkan mellan flera parter inom landstinget där SLL Hållbarhet på LSF leder arbetet.

En energiutredning har genomförts som rekommenderar fortsatt fokus på energistatistik med ökad kvalitet och att energieffektiviseringsarbetet behöver lyftas samt systematiseras.

Trafikförvaltningens Riktlinjer Miljö har uppdaterats för att anpassas till det nya miljöprogrammet.

Andelen förnybart drivmedel ökar
Från och med första kvartalet går 100 procent av SL:s bussflotta på förnybart drivmedel, det vill säga biodiesel, etanol och biogas. Detta röstades under våren fram som årets händelse inom trafikförvaltningen. Även sjötrafiken har påbörjat omställningen till förnybart drivmedel (HVO). Under året har andelen biodrivmedel ökat till 20 procent inom sjötrafiken.

6.1.2 Ledningssystem

Trafikförvaltningens miljöledningssystem uppfyller kraven i ISO 14001 och omfattar kollektivtrafik på land och vatten. Enligt beslut vid ledningens genomgång av miljöledningssystemet i november 2016 har en revision, för omcertifiering till den nya versionen av ISO standarden för miljöledningssystem, ISO 14001:2015, genomförts under hösten.

6.1.3 Övrig redovisning

Trafikförsörjningsprogram
Det nya trafikförsörjningsprogrammet för den upphandlade kollektivtrafiken har mål som överensstämmer med miljömålen i landstingets miljöprogram. I trafikförsörjningsprogrammet finns dessutom mål för att minska buller från kollektivtrafiken. Trafikförvaltningen har under 2017 slutfört arbetet med ny bullerkartläggning av SL:s spår som grund för uppdaterad handlingsplan för att nå målet.

Miljö- och hållbarhetsredovisning i sin helhet
Fullständig miljöredovisning sammanställs för år 2017 i Trafikförvaltningens hållbarhetsredovisning och i hållbarhetsrapporter för AB SL respektive för WÅAB. Dessa dokument kommer att färdigställas under februari 2018.

6.2 Socialt ansvarstagande, säkra processer och digitaliseringsgrad

För beskrivning av arbete, metoder och verktyg inom trafikförvaltningen, se bilaga Socialt ansvarstagande, säkra processer och digitaliseringsgrad.

6.3 Upphandling och inköp

För uppföljning av landstingets upphandling och inköp, se bilaga Uppföljning upphandling och inköp.

7. Personal och utbildning

Trafikförvaltningens antal anställda är 771 (718 tillsvidareanställda och 53 visstidsanställda). Antalet vakanser är 123 stycken.

7.1 Kompetensförsörjning

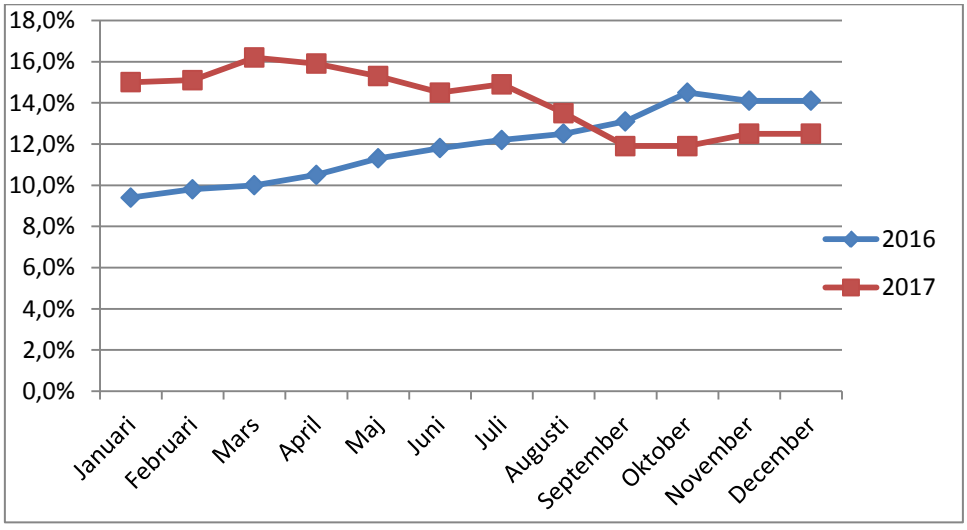
Trafikförvaltningen arbetar kontinuerligt med personal- och kompetensförsörjning. Personalnyckeltalen följs upp månadsvis och en positiv trend noteras såväl avseende personalomsättning som sjukfrånvaro inom trafikförvaltningen. Rekryteringstakten är fortfarande hög beroende på pågående konsultväxling och en fortsatt hög personalomsättning om 12,5 procent.

Antalet tillsatta tjänster under 2017 är 179 varav 56 med interna kandidater, vilket ger en intern rörlighet på 31 procent och en ökning jämfört med föregående år.

Mot bakgrund av pågående konsultväxling, vakanser samt nya uppdrag i verksamheten finns ett rekryteringsbehov på drygt hundra heltidstjänster. Flera av dem kräver kompetens som är svårrekryterad.

För vidare information om konsultväxlingen se avsnitt 8 Ledningens åtgärder.

Diagram: Personalomsättning: Antal avgångna tillsvidareanställda löpande 12 mån bakåt/Antal tillsvidareanställda



Personalomsättningen har varit hög under 2017 men har sjunkit och ligger nu under 2016 års nivå per december. Trafikförvaltningens målsättning är en personalomsättning under 10 procent.

Kompetensplanering/KOLL
Införandet av landstingets kompetensplaneringmodell KOLL och dess IT-stöd ProCompetence pågår och har implementerats av en del avdelningar inom förvaltningen. Målsättningen är att KOLL ska vara infört inom hela trafikförvaltningen i slutet av 2020.

Arbetsmarknadsdag och exjobb
Trafikförvaltningen och FUT, medverkade på KTH:s arbetsmarknadsdagar Armada, där studenterna fick ta del av de möjligheter som finns inom verksamhetsområdet och utvecklingen av kollektivtrafiken i regionen. Ett efterföljande och mycket uppskattat studentmingel med medverkan från båda förvaltningscheferna genomfördes med mer än 50 studenter.

Medarbetarenkät
Inom trafikförvaltningen följs motivationen och ambassadörskapet hos medarbetare upp genom MMI (Motiverad Medarbetar Index) i den årliga medarbetarenkäten. MMI för 2017 uppgår till 68 jämfört med ett utfall på 65 föregående år. Detta kan ses som en markant ökning för denna typ av index och en positiv utveckling mot målet på 70.

7.2 Utbildning och kontinuerlig kompetensutveckling

Utbildning och kontinuerlig kompetensutveckling sker i första hand mot bakgrund av de individuella utvecklingsplanerna. Implementering av Lärtorget, SLL´s portal för kompetensutveckling, har genomförts under hösten och är nu implementerat inom trafikförvaltningen.

7.3 Attraktiv och konkurrenskraftig arbetsgivare

Arbetsgivarvarumärke
Förvaltningen arbetar kontinuerligt med att stärka arbetsgivarvarumärket och har lanserat en kampanj på sociala medier i syfte att rekrytera fler projektledare till trafikförvaltningens omfattande investeringsverksamhet.

Lönekartläggning
Som lönekartläggningsverktyg övergick förvaltningen under 2017 till BAS från det tidigare Broadbanding. Fortsatt arbete har skett vad gäller tydliggörande av löneprocess och kopplingen till personalutvecklingssamtalet.

Hälsofrämjande arbetsmiljö
Ett systematiskt och förebyggande arbetsmiljöarbete bedrivs i syfte att säkerställa en god arbetsmiljö. Trafikförvaltningens proaktiva hälsosatsning ”Hälsospåret” har alltjämt fortsatt. Ett fokus och satsning har under året

bland annat varit på medarbetare som, i dialog med företagshälsovården, bedömts ha behov av hjälp med livsstilsförändring. Vidare har frivilliga hälsoinspiratörer från förvaltningen varit ledare för gemensamma träningspass. Även en inspirationsföreläsning har genomförts. Under våren deltog förvaltningen i landstingets årliga ”Stegutmaning”. Under året har mer än 420 medarbetare använt sig av den friskvårdssubvention som erbjuds. Subventionen om 1500 kronor utgår per kalenderår. Gymmet på Lindhagensgatan besöks varje vecka av cirka 10 procent av medarbetarna. För att förebygga ohälsa erbjuds även alla anställda en hälsoundersökning vartannat år.

Jämställdhet och mångfald
Medarbetarenkäten besvarades av 93 procent av alla anställda. Frågan kring om ”vi bemöter vi varandra med respekt för allas lika värde” har ett resultat på 84 (ett index av 100 möjliga). Trafikförvaltningen ingår i landstingets nätverk, där förvaltningarna och sjukhusen deltar och delar med sig av goda exempel inom områdena, jämställdhet och mångfald.

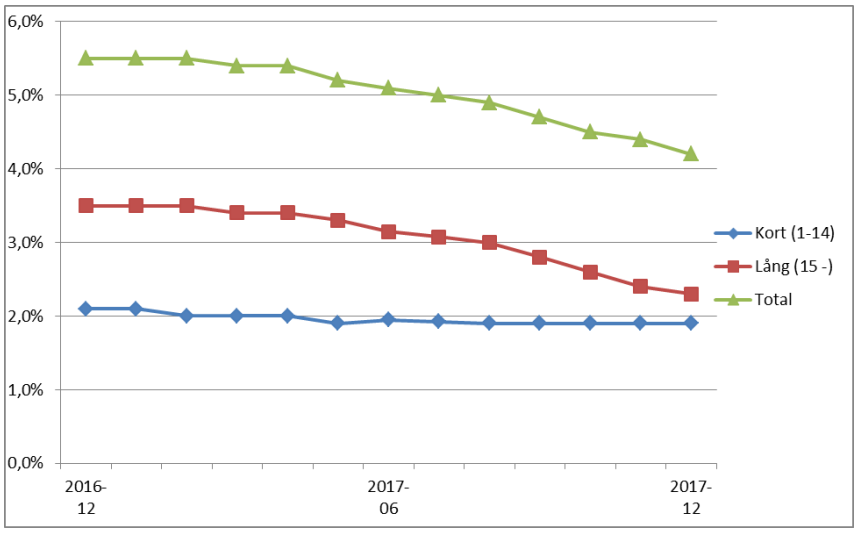
Samverkan
Kontinuerlig samverkan, utöver workshops, sker tillsammans med de fackliga organisationerna var 14:e dag.

Sjukfrånvaro

Sjukfrånvaromått	Bokslut 2017	Bokslut 2016	Föränd %-enh
Procentuell sjukfrånvaro TF	4,2	5,5	-1,3

Sjukfrånvaron, beräknad enligt SKL:s definition, är lägre än föregående år. Långtidssjukskrivningarna har sjunkit under året. Detta gäller såväl kvinnor som män. Korttidsfrånvaron ligger kvar på en stabil nivå runt 2 procent. En rad aktiviteter pågår för att jobba än mer proaktivt kring arbetsmiljö och hälsa med ambitionen att sänka nivån kring framförallt den långa sjukfrånvaron.

Diagram. Sjukfrånvaro: Antal timmar sjukfrånvaro/ Antal timmar tillgänglig tid



7.4 Mål och resultatorienterade chefer

Under 2017 påbörjades det åttonde i en serie ledarutvecklingsprogram. Ett program som vänder sig till alla som har en chefsroll. Arbetsgivar- och arbetsmiljöutbildning har genomförts för trafikförvaltningens chefer, samt har ett antal utbildningstillfällen med inriktning mot konflikthantering genomförts. Kontinuerlig utbildning av chefer sker även avseende det kommunikativa ledarskapet. I samband med chefsmöten har ett arbete avseende landstingets nya värderingar påbörjats.

8. Ledningens åtgärder

År 2017 har varit ett intensivt år för trafikförvaltningen. En omfattande investeringsverksamhet har följts av flera stabila trafikstarter. Andelen nöjda resenärer har ökat och ledarskapet har stärkts enligt genomförd medarbetarundersökning.

Trafikförvaltningen resultat för året överstiger resultatkravet på 250 miljoner kronor. Det positiva överskottet är en följd av de åtgärder som satts in för att möta kommande års förväntade kostnadsökning till följd av ökat resande och driftsättning av ny infrastruktur. För att säkerställa att underliggande utvecklingstakt för verksamhetens kostnader på lång sikt inte överstiger landstingets krav på max 3,3 procents ökning bedrivs ett kontinuerligt arbete för att effektivisera såväl avtal och verksamhet som att utveckla marknad och intäkter.

Nedan beskrivs de viktigaste åtgärderna som ledningen vidtaget under året med syfte att stärka verksamheten under 2018 och framåt.

Intern styrning och kontroll
Trafikförvaltningen har stärkt arbetet med den interna styrningen och kontrollen väsentligt de senaste åren med återetableringen av en egen internrevision samt stödfunktion för intern kontroll. Under året har trafikförvaltningen arbetat strukturerat med att identifiera risker samt följa upp dem tertialvis. Riskerna redovisas samlat för trafikförvaltningen i internkontrollplanen 2017. Planen har uppdaterats inför 2018.

Internrevisonen är sedan 1 år tillbaka fullt ut bemannad och har under året utvecklat revisionsmetodik och tagit fram rutin för uppföljning av åtgärdsplaner från tidigare genomförda revisioner. Granskningar har bland annat genomförts inom områdena outsourcad underhållsverksamhet, bostadshyresrätter samt tillståndsprocessen inom färdtjänsten. Risker för oegentligheter och korruption är ett kontinuerligt prioriteringsområde.

Avdelningarnas arbete med att åtgärda landstingsrevisorernas rekommendationer följs upp vid den tertialvisa ledningsrapporteringen och vid månadsrapportering till trafikförvaltningens ledningsgrupp. Med syfte att skapa en bättre struktur och framdrift i arbetet har beslut tagits av en förstärkning av funktionen. Rutinen för hantering av granskningar och rekommendationer kommer under 2018 ses över med syfte att skapa ett strukturerat och enhetligt arbetssätt där revisionsrapporter från de olika revisionsorganen analyseras och utmynnar i handlingsplaner

Verksamhetsutveckling
Det sedan tidigare påbörjade arbetet med att effektivisera den administrativa verksamheten har under 2017 införlivats i landstingets program Effektivare landsting där trafikförvaltningen är aktiv inom

områdena konsultväxling, utvecklad projektstyrning, ökad kontroll på anläggning, kategoristyrt inköp och effektiva upphandlingar.

Inom SLL pågår ett utvecklingsarbete inom styrning och ledning. I samband med det har trafikförvaltningen identifierat ett behov av att se över förvaltningens huvudprocesskarta samt styr och ledningsprocess, inklusive styrdokument och arbetssätt. Arbetet kommer att pågå under hela 2018.

Arbetet med att utveckla ledning och styrning utifrån landstingets vision, värdegrund och målbild för 2018 har påbörjats. Arbetet ska ge organisationen en tydlig bild av riktningen för verksamheten och lägga en grund för den strategiska inriktningen och kommande verksamhetsplan samt etablera ett gemensamt arbetssätt inom förvaltningen. Införandet av den gemensamma värdegrunden har påbörjats med en gemensam chefsdag och efterföljande workshops på olika organisatoriska nivåer.

Trafikförvaltningens prioriterade utvecklingsområden för 2017 har varit projektstyrning (investeringsstyrning), kompetensförsörjning och kontroll på anläggningen. Områdena identifierades som kritiska för verksamhetens framgång. I arbetet med den strategiska inriktningen inför 2018 har utvecklingsområdena prövats, vilket resulterat i en utökning med två områden: Inköp och upphandling samt Marknad och intäkter.

Insatser inom projektstyrning har i huvudsak riktats mot investeringsverksamheten. Det gäller exempelvis tydliggörandet av arbetsflödena i investeringsprocessen. Ett arbete som påbörjades under hösten 2017 och fortgår under 2018.

Kategoristyrt inköp har under året fastställts som gällande arbetssätt för trafikförvaltningen. Processer och en handbok är framtagna och tillfälliga kategoriledare för ett antal kategorier är verksamma. Under 2018 kommer rekrytering på dess nyligen beslutade tjänster att ske.

Arbetet med att växla konsulter till anställd personal har fortsatt under året och kommer att fortgå under kommande år. Konsultväxlingen är en del av det pågående arbetet med att säkra förvaltningens kompetensförsörjning. Fokus i arbetet har fortsatt varit på styrande, ledande, stödjande och uppföljande roller. Viktigt har varit att stärka trafikförvaltningens beställarkompetens och säkra att flertalet av de som företräder trafikförvaltningen är anställda av densamma. Antalet beslutade tjänster för konsultväxling uppgår till 119. Växling har hittills skett per december 2017 med 79 tjänster, räknat från halvåret 2015, varav 44 under 2017.

En modell för kompetensplanering och individuella mål och utvecklingsplaner, KOLL, är under införande i samarbete med LSF. Syftet med modellen är att underlätta skattning gentemot befintliga roller, underlätta dialog kring medarbetares utveckling och därigenom stärka kompetensförsörjningen inom trafikförvaltningen.

Med syfte att förbättra styrningen har ett flertal organisatoriska förändringar genomförts under 2017. Den 1 mars 2017 förstärktes förvaltningens ledning med en biträdande förvaltningschef med särskilt ansvar för förändringsarbete internt inom förvaltningen samt gentemot landstingsstyrelsens förvaltning (LSF). Projekt- och upphandlingsavdelningen har från och med den 1 oktober delats upp i två nya avdelningar. Syftet med förändringen är att stärka och renodla två prioriterade områden, investeringsstyrning respektive inköp och upphandling. En ny IT-avdelning har från den första april 2017 inrättats direkt under förvaltningschefen och en ny avdelningschef tillträdde under september. I syfte att stärka styrningen av IT och förbättra samarbetet mellan IT och verksamheten pågår införandet av en ny IT-förvaltningsmodell. Den 1 september etablerades en ny fastighetssektion under trafikavdelningen. Sektionen organiseras i en centraliserad grupp med dedikerade resurser utplacerade i respektive trafikslag. Inom ramen för fastighetsutredningen och översynen av Landstingets fastighetsstrategi fortsätter utredningen för framtagande av en ägande- och rådighetsstrategi för kollektivtrafiken som innefattar försäljningsplaner och utveckling av fastighetsbeståndet. Det görs för att säkra och utveckla kollektivtrafikens behov i en allt tätare stadsbild.

Under hösten 2016 genomfördes en oberoende granskning av program Röda linjens uppgradering (RLU) och en granskningsrapport presenterades under våren 2017. I syfte att stärka styrning och ledning av program RLU samt att säkerställa nödvändig framdrift av programmet flyttades program RLU till en egen enhet direkt under förvaltningschefen. I oktober 2017 beslutade förvaltningschefen att häva leveransavtalet med Ansaldo, bland annat på grund av omfattande förseningar, och att i samband med det kräva återbetalning av förskottsbetalningar. Enligt avtalet skulle Ansaldo ha det övergripande helhetsansvaret för leverans av ett nyckelfärdigt signalsäkerhetssystem som en del i trafikförvaltningens program Röda linjens uppgradering.

Trafikförvaltningens strategiska målkarta har till verksamhetsåret 2018 kompletterats med kärnuppdraget att ”TF bidrar till landstingets uppdrag genom att handla upp och utveckla kollektivtrafik utifrån resenärens och regionens behov, i ett välskött, robust system, inom givna ekonomiska ramar”. Kärnuppdraget medför att trafikförvaltningen ska verka för att öka andelen resenärer som väljer kollektivtrafik framför bil, vilket gör det nödvändigt att inleda ett systematiskt arbete med marknadsfrågor. Arbetet, som kommer att intensifieras under 2018, har under 2017 inletts med en utvärdering av dagens insatser och arbetssätt, samt att målsätta fortsatta insatser.

Den interna kommunikationen inom förvaltningen kommer att fortsätta att utvecklas under 2018 vad gäller bland annat chefsmöten och medarbetarmöten. Därutöver kommer alla medarbetare fortsatt att

erbjudas möjlighet att träffa och samtala med förvaltningschefen under ett antal frukostmöten.

Förvaltningens utvecklingsplaner för trafikslagen tunnelbana, pendeltåg och buss har uppdaterats. Utvecklingsplanerna har som ambition att undanröja målkonflikter och ge underlag för prioriteringar, samt bidra till att identifiera uppdrag till verksamhetsplaner. Utvecklingsplanerna beskriver det samlade åtgärdsbehovet huvudsakligen per kollektivt trafikslag, inklusive färdtjänst.

Utifrån genomlysningen av säkerhetsarbetet som genomfördes under 2016 har under 2017 prioriterade åtgärder gällande säkerhetsarbete och säkerhetsorganisation utformats och genomförts med syfte att utveckla säkerhetskulturen på trafikförvaltningen. Ansvarsfördelning, roller, strukturer för samverkan och uppföljning samt implementering och utbildning har setts över.

Förberedelserna för införandet av GDPR[8] som träder i kraft i maj 2018 pågår. Arbetssätt och befintliga avtal anpassas till de nya kraven och nya systemkrav tas fram för implementation.

Trafiknämndens delegationsordning har uppdaterats med anledning av att förvaltning för utbyggd tunnelbana från 1 juli 2017 rapporterar till trafiknämnden istället för till landstingsstyrelsen. Delegations- och beslutsordning har också justerats för att tydliggöra rätten att underteckna handlingar för nämndens och delegaternas räkning, samt för att förtydliga vad som ska ses som beslut i kommunallagens mening, exempelvis vad gäller beslutsrätten för anskaffning och tilldelning för specificerade objekt.

På uppdrag av trafiknämnden ska förvaltningen ta fram en trafikplan 2030/2050. Planen ska ge svar på frågan om hur kollektivtrafiken ska se ut i en region som lever upp till målen i RUFS och TFP, och ta sin utgångspunkt i nyligen beslutade infrastruktursatsningar. Syftet med planen är att underlätta dialog och prioritering, samt ligga till grund för framtagande av utvecklingsplaner.

Arbetet med införande av verksamhetsbaserad informationsredovisning (VIR) är påbörjat. Med stöd av landstingsarkivet införs en ny modell för att redovisa handlingar och information som ska göra det lättare att förstå sambanden mellan verksamhet och information och därmed bättre kunna ge en översiktlig bild av myndighetens information. Den 30 juni 2018 ska samtliga myndigheter inom landstinget ha infört VIR.

Införandet av den grundläggande delen till ett integrerat systemstöd för ekonomi- och verksamhetsstyrning slutfördes under 2017. Införd lösning inkluderar stöd för budget, prognos och uppföljning av resultat och investeringar; uppföljning av revisionsrekommendationer samt stöd för mål

[8] GDPR står för *General data protection regulation* och en europeisk förordning med syftet att stärka skyddet för levande, fysiska personer vid hantering av personuppgifter inom Europeiska unionen

och uppdragsstyrning. En vidareutveckling av lösningen har initierats och kommer att pågå under 2018.

9. Pågående rättsprocesser (tvister)

Under 2017 initierades två skiljeförfaranden vilka båda är kopplade till SL Infrateknik AB. Motparter i dessa förfaranden är Bombardier Transportation Sweden AB och Alstom Transport Deutschland GMBH. Skiljeförfarandena avser dels en tvist rörande leverantörens åtagande avseende fordon som är behäftade med utmattningsskador, dels en tvist avseende tolkningen av en indexklausul i leverensavtal avseende pendeltåg.

Beträffande skärgårdsupphandlingen (E29) reserverade WÅAB 2016 en avsättning om 15 mkr till Konkurrensverket för upphandlingsskadeavgift. Konkurrensverket yrkade 2017 i förvaltningsrätten att WÅAB ska betala 330 000 kronor. Förvaltningsrätten avvisade Konkurrensverkets yrkande. Målet är överklagat av Konkurrensverket till Kammarrätten. WÅAB har återfört reserveringen från 2016 och redovisar 330 000 kronor, vilket är det högsta belopp som bolaget kan tvingas att betala beroende av Kammarrättens beslut.

Tvist pågår i samma ärende mellan SLL/WÅAB och Stockholms sjötrafik samt Ressel Rederi AB, vilka har begärt skadestånd.

10. Förväntad utveckling 2018

Driftbudget för 2018 är i balans. Resandeutvecklingen bedöms bli i nivå med befolkningsökningen. Investeringsvolymen går ned något under 2018, jämfört med 2017, men kommer fortfarande att vara på en hög nivå. Det finns en risk för viss förskjutning av investeringsmedel framåt i tiden på grund av försenade detaljplaner och nya leveransplaner av fordon. Trafikförvaltningens höga investeringsvolymer ökar lånebehovet vilket medför ökade finansiella kostnader. Vidare ökar avskrivningskostnaderna i takt med att anläggningarna färdigställs.

Trafikförvaltningen fortsätter även under 2018 att bidra till att minska kostnaderna genom att arbeta med konsultväxlingar. För att skapa en hållbar kostnadsutveckling inom trafiken de kommande åren finns ett behov av att fortsätta med effektiviseringar och omprövningar. Dessutom finns ett behov av fortsatt utveckling av intäktssidan.

Pendeltågstrafiken har haft utmaningar under 2017 som fortsätter 2018. Handlingsplaner tillsammans med operatören är upprättade för att komma tillrätta med problemen.

11. Övrigt

Samma redovisningsprinciper har använts som i den senaste årsrapporten.

12. Bilagor

1-3 Specifikationer per verksamhet/bolag

4 Utökad analys avseende biljettintäkter i SL-trafiken

5 Specificerade investeringar – beskrivning av utfall per december 2017

6 Beskrivning av investeringsobjekt

Separata bilagor:

Återrapportering av uppdrag

Trafikinvesteringar

Styrningsrapporter

Uppföljning Internkontrollplan 2017

Upphandling och inköp

Socialt ansvarstagande, säkra processer och digitaliseringsgrad

Mål- och verksamhetstal

Resultatdisposition

13. Nämnd-/styrelsebehandling

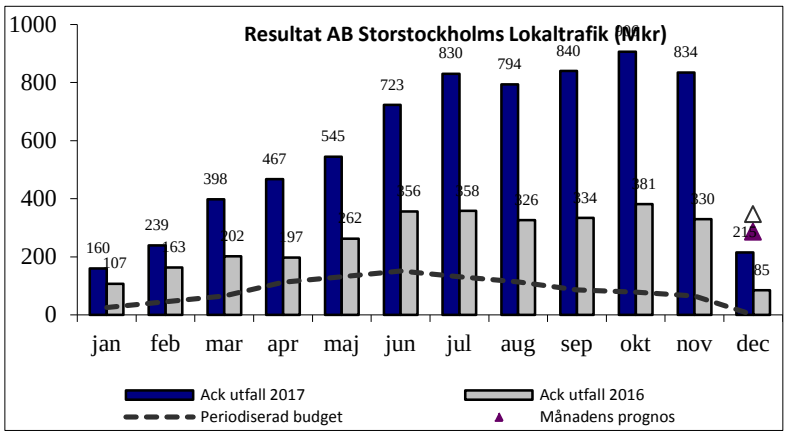
Årsrapport 2017 behandlas i styrelse och trafiknämnd den 20 februari 2018.

Stockholm 2018-01-29

Caroline Ottosson
Förvaltningschef

Catarina Strömsten-Falkenmark
Avdelningschef

Bilaga 1 - SL-koncernen



Resultaträkning Mkr	Bokslut 2017	Budget 2017	Avvik utf-bu 2017	Bokslut 2016	Föränd %
Tillskott fr SLL/Landstingsbidrag	8 623	8 623	0	8 352	3,2%
Biljettintäkter/resenärsintäkter	7 922	7 654	268	7 328	8,1%
Uthyrning fordon	1 400	1 389	11	1 343	4,2%
Uthyrning lokaler	699	713	-14	636	9,9%
Reklam	365	362	3	260	40,4%
Övriga intäkter	1 341	815	526	1 352	-0,8%
Verksamhetens intäkter	**20 349**	**19 556**	**793**	**19 270**	**5,6%**
Personalkostnader	-19	-18	-1	-5	280,0%
Köpt trafik	-12 224	-12 521	297	-12 239	-0,1%
Drift och underhåll	-1 809	-1 955	146	-1 866	-3,1%
Övriga kostnader	-2 701	-1 512	-1 189	-1 823	48,2%
Verksamhetens kostnader	**-16 752**	**-16 006**	**-746**	**-15 933**	**5,1%**
Avskrivningar	-2 948	-3 010	62	-2 774	6,3%
Finansnetto	-433	-540	107	-477	-9,2%
Resultat	**215**	**0**	**215**	**85**	

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

Skattefinansieringsgraden för SL-koncernen uppgår till 48,0 procent.

Balansräkning Mkr	2017-12-31	2016-12-31	Förändring
Tillgångar			
Anläggningstillgångar	56 707	54 543	2 164
Omsättningstillgångar	3 513	5 059	-1 546
varav kassa och bank	1 235	2 505	-1 270
SUMMA TILLGÅNGAR	**60 220**	**59 602**	**618**
Eget kapital	**7 300**	**7 084**	**216**
Avsättningar (samt ev. minoritetsintresse)	**653**	**630**	**23**
Skulder	**52 267**	**51 888**	**379**
Långfristiga skulder	44 546	45 671	-1 125
Kortfristiga skulder	7 721	6 217	1 504
SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL	**60 220**	**59 602**	**618**

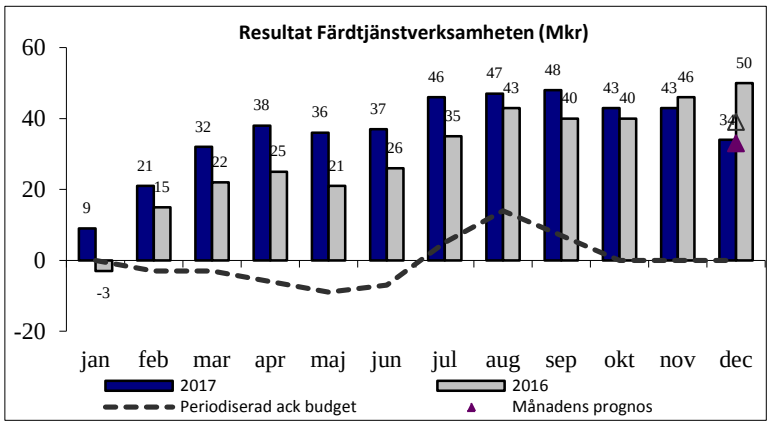
Justering kan komma att ske med anledning av förändring i den legala rapporteringen

Resanderedovisning	Bokslut 1712	Bokslut 1612	Föränd %	Budget 2017	Avvik %
Allmän kollektivtrafik på land och vatten, tusental:					
Genomsnitt påstigande en vardag, på land	2 744	2 716	1,0%	2 742	0,1%
Passagerare tusental på vatten *	1 000	853	17,2%	879	13,8%
Antal sittplatskilometer, miljoner	17 792	17 994	-1,1%	18 320	-2,9%

* Avser Linje 80, 85 och 89

Investeringar AB SL, mkr	Bokslut 2017	Budget 2017	Avvik UTF-BU	Upparb UTF/BU
Specificerade investeringar	5 466	7 131	-1 665	77%
Ospecificerade investeringar	912	1 089	-176	84%
AB SL Totalt	**6 379**	**8 220**	**-1 841**	**78%**
Varav ersättningsinvesteringar	*1 668*	*2 393*	*-725*	*70%*

Bilaga 2 - Färdtjänstverksamheten



Resultaträkning Mkr	Bokslut 2017	Budget 2017	Avvik utf-bu 2017	Bokslut 2016	Föränd %
Tillskott fr SLL/Landstingsbidrag	938	938	0	931	0,8%
Resenärsavgifter	188	189	-1	181	3,9%
Från HSN för sjukresor	261	236	25	249	4,8%
Övriga intäkter	10	11	-1	11	-9,1%
Verksamhetens intäkter	**1 397**	**1 374**	**23**	**1 372**	**1,8%**
Köpt färdtjänsttrafik	-1 012	-1 050	38	-985	2,7%
Sjukresor	-293	-268	-25	-278	5,4%
Tjänsteresor	-8	-9	1	-8	0,0%
Övriga kostnader	-47	-45	-2	-48	-2,1%
Verksamhetens kostnader	**-1 361**	**-1 372**	**12**	**-1 320**	**3,1%**
Avskrivningar	-2	-2	0	-2	0,0%
Finansnetto	0	0	0	0	0,0%
Resultat	**34**	**0**	**34**	**50**	

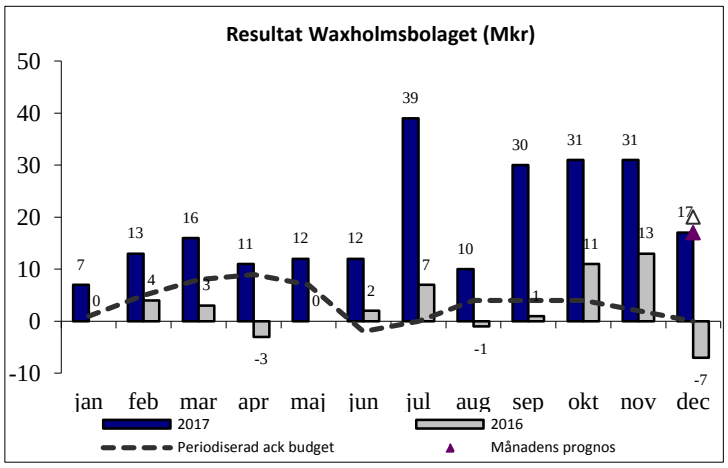
Inklusive verksamhetsinterna intäkter och kostnader.

Resanderedovisning	Bokslut 1712	Bokslut 1612	Föränd %	Budget 2017	Avvik %
Särskild kollektivtrafik:					
Antal resenärer/tillstånd per perioden	68 674	69 544	-1,3%	70 000	-1,9%
Totalt antal resor, tusental *	4 066	4 144	-1,9%	4 231	-3,9%

* Innefattar färdtjänstresor, sjuk- och tjänsteresor

Investeringar Färdtjänst, mkr	Bokslut 2017	Budget 2017	Avvik UTF-BU	Upparb UTF/BU
Strategiska investeringar	0	0	0	0%
Ersättningsinvesteringar	7	0	7	0%
Färdtjänst totalt	**7**	**0**	**7**	**0%**

Bilaga 3 - Waxholmsbolaget



Resultaträkning Mkr	Bokslut 2017	Budget 2017	Avvik utf-bu 2017	Bokslut 2016	Föränd %
Tillskott fr SLL/Landstingsbidrag	326	326	0	316	3,2%
Biljettintäkter/resenärsintäkter	79	80	-1	79	0,0%
Övriga intäkter	90	92	-2	81	11,1%
Verksamhetens intäkter	**496**	**499**	**-3**	**476**	**4,2%**
Personalkostnader	0	-1	1	-1	-100,0%
Köpt trafik	-319	-315	-4	-291	9,6%
Drift och underhåll	-89	-96	7	-77	15,6%
Övriga kostnader	-20	-32	12	-63	-68,3%
Verksamhetens kostnader	**-428**	**-443**	**15**	**-432**	**-0,9%**
Avskrivningar	-50	-52	2	-48	4,2%
Finansnetto	-1	-4	3	-4	-75,0%
Resultat	**17**	**0**	**17**	**-7**	

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

Balansräkning Mkr	2017-12-31	2016-12-31	Förändring
Tillgångar			
Anläggningstillgångar	461	469	-8
Omsättningstillgångar	74	110	-36
varav kassa och bank	51	85	-34
SUMMA TILLGÅNGAR	**535**	**579**	**-44**
Eget kapital	**35**	**20**	**15**
Avsättningar (samt ev. minoritetsintresse)	**27**	**42**	**-15**
Skulder	**473**	**517**	**-44**
Långfristiga skulder	325	362	-37
Kortfristiga skulder	148	155	-7
SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL	**535**	**579**	**-44**

Resanderedovisning	Bokslut 1712	Bokslut 1612	Föränd %	Budget 2017	Avvik %
Kollektivtrafik på vatten:					
Passagerare tusental	4 698	4 505	4,3%	4 784	-1,8%
- varav skärgårdstrafik	1 770	1 636	8,2%	1 742	1,6%
- varav pendelbåtstrafik WÅAB*	2 928	2 869	2,1%	3 042	-3,7%

*Avser linje 81 och linje 82

Investeringar WÅAB, mkr	Bokslut 2017	Budget 2017	Avvik UTF-BU	Upparb UTF/PR
Strategiska investeringar	34	44	-10	78%
Ersättningsinvesteringar	11	42	-31	26%
WÅAB totalt	**45**	**86**	**-41**	**53%**

Bilaga 4 – Analys avseende biljettintäkter i SL-trafiken

Utveckling biljettintäkter

Den 9 januari 2017 infördes ett nytt zonsystem och priserna höjdes på samtliga biljetter. Samtidigt justerades biljettkategorierna där bland annat villkoren för studenters biljettköp förändrades. Förväntad effekt av prishöjningen uppgick till 250 mkr för helåret. Övriga justeringar var beräknade att vara intäktsneutrala.

Ackumulerade biljettintäkter för helåret överstiger budget med +268 mkr, motsvarande +3,5 procent. Det skall jämföras med helårsprognosen på +250 mkr mot budget.

Av avvikelsen utgörs +148 mkr av volymrelaterade effekter med fler sålda biljetter och lägre priskänslighet än budgeterat (volym). Positiva effekter om +53 mkr kommer från pris och biljettmix, det vill säga resenärernas val av biljettyp och resandemönster (pris). Till övriga förklaringsposter (övrigt) hör att basen vid ingången av 2017 var högre än budgeterat, +48 mkr.

Jämfört med motsvarande period 2016 är ökningen +595 mkr, motsvarande 8,1 procent. Taxeförändringen är den huvudsakliga orsaken till ökningen mellan åren.

Analys utfall mot budget

Utfallet överstiger budget med +268 mkr. Biljettförsäljningen har generellt sett varit högre än budgeterat inom de flesta biljettslag. En mindre priskänslighet hos resenärerna än förväntat och överströmning till biljetter med högre intäkt är andra orsaker till den positiva utvecklingen.

Långa periodbiljetter överstiger budget med +110 mkr. Störst procentuell avvikelse uppvisar årsbiljetterna som överträffar budget med +40 mkr. Borttagandet av sommarbiljetten, som omfattade fyra månaders resande till priset av tre, medförde ökad försäljning av framförallt 30- och 90-dagarsbiljetter under perioden maj-augusti. Den ekonomiska effekten av detta skattas till +25 mkr.

Korta periodbiljetter (24-, 72-timmars och 7-dagarsbiljetter) överstiger budget med +10 mkr, där en ökad efterfrågan på 72-timmarsbiljetter står för ökningen.

Bland *enkelbiljetter*, +147 mkr, står *reskassa* för +112 mkr, vilket är en effekt av såväl fler sålda biljetter som en mer positiv priseffekt än budgeterat. Intäkter i den mobila kanalen (sms och app) överträffar budget med +34 mkr. Andelen köp via sms minskar kontinuerligt och i samband med taxeförändringen i januari 2018 tas sms-biljetten bort. En orsak är att den är lätt att kopiera för fuskare.

Tabell: Ackumulerad avvikelse för biljettintäkter 2017 mot budget respektive föregående år. Avvikelserna är grupperade utifrån volym, pris och övrigt.

Förklaringsposter dec 2017, mkr	Ack mot budget	Ack mot 2016
Volym (antal biljetter och resande)	148	120
Pris (biljettpris, sortiment, val av biljettyp, mix)	53	483
Övrigt	67	-8
Summa förklaringsposter	**268**	**595**

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

Volym

Volymrelaterade faktorer bidrar positivt med +148 mkr. Jämfört med budget har såväl enkel- som periodbiljetter sålts i större omfattning, där de senare ger en positiv resultateffekt oavsett om de används eller ej. Utvecklingen av resandet, mätt som påstigande per vardag, visar inte motsvarande ökning mellan åren. Det är ett mått som inte helt samvarierar med biljettintäkterna, utan snarare skall ses som en indikation av resandet över tid.

Priskänsligheten hos resenärerna i samband med prishöjningen var lägre än förväntat vilket, även det, påverkar positivt. Till det kommer högre försäljning av skol-, termins- och fritidsbiljetter samt en något överskattad effekt från biljettbunkring innan prishöjningen.

Pris

Prisförändringen i inledningen av januari var budgeterad till en effekt på +250 mkr. För helåret märks en tillkommande priseffekt på +53 mkr mot budget, vilket även inkluderar effekt från resenärernas biljettval och förändrat resandemönster.

Enkelbiljetter, som köps för varje enskild resa, ökar procentuellt sett mer mot budget än vad periodbiljetter gör, vilket medför en positiv överströmningseffekt. En positiv effekt uppkommer även genom att andelen biljetter till vuxet pris är större än budgeterat.

Sommarbiljettens borttagande beräknas ha medfört en ekonomisk effekt motsvarande +25 mkr genom att resenärerna istället valt andra biljettyper.

Övrigt

Övriga förklaringsvariabler uppgår totalt sett till +67 mkr, där största delen förklaras av det faktum att basen (utfall 2016) var högre än den budgeterade, +48 mkr.

Den totala skulden till resenärerna för reskassa (laddning minus resande på reskassa) uppgår vid utgången av december till 400 mkr. Det är en ökning med 40 mkr under året.

Effektivitet

Övergång till zonlöst taxesystem är en av de åtgärder som genomförts för att förenkla för resenären. Enligt en undersökning genomförd på uppdrag av trafikförvaltningen efter enzonstaxans genomförande upplevs borttagandet av zonerna som en stor och positiv förenkling av nästan alla resenärer. Det gäller särskilt de som reser med enkelbiljett eller betalar sin resa med reskassa.

Arbetet med att förbättra intäktssäkringen pågår ständigt, såväl vad gäller åtgärder för att stävja fusk som att avhjälpa brister i validerings- och försäljningsutrustning. För helåret 2016 uppgick fusket i SL-trafiken till 3,1 procent (3,7 procent 2015). Preliminära mätningar för 2017 visar på en oförändrad nivå.

Under 2017 har åtgärder med ökad biljettkontrollnärvaro och extra kontroller fortsatt. Under hösten tillsattes ytterligare ordningsvakter som hjälp till kontrollanterna. Detta med anledning av riktade insatser i områden med högre grad av fusk och kontroller i geografiska områden där kontrollanter tidigare inte har kunnat verka på grund av en hotbild. Även det polisiära stödet har varit större i omfattning än tidigare.

Ett nytt avtal har tecknats med ISS, som idag sköter biljettkontrollen, gällande från 1 januari 2018. Det nya avtalet innebär att biljettkontroller kommer att utföras i betydligt större omfattning än idag, vilket förväntas bidra till högre betalningsmoral bland resenärerna och minskat intäktsbortfall. Transportstyrelsen beviljade en höjning av tilläggsavgiften för resenärer utan giltig biljett. Den höjdes 13 februari 2017 från 1 200 kr till 1 500 kr.

För att på kort sikt minska fusket med mobilbiljetter (app och sms) installerades under året en handhållen enhet för optisk validering av mobilbiljetter i bussar. Denna håller nu på att ersättas av fast utrustning (optisk läsare) i samtliga 2 200 bussar efter tidigare beslut i trafiknämnden. Utrustningen installeras även i tunnelbanans och pendeltågens spärrar vilket kommer underlätta resa med mobilbiljett, samtidigt som fusk försvåras. Från januari 2018 tas sms-biljetten bort ur sortimentet.

Efter piloten med valideringsstolpar i Tvärbanan och Nockebybanan under andra halvåret 2016 beslutade trafiknämnden om installation även på övriga lokalbanor. 170 stycken stolpar har hittills beställts och markarbeten för installation på Roslagsbanan och Saltsjöbanan pågår. Hanteringen av Spårväg City utreds för närvarande.

Analys mot föregående år

Biljettintäkterna överstiger föregående år med 595 mkr, vilket innebär en ökning om 8,1 procent.

Volym
Volymrelaterade faktorer står för en positiv påverkan med +120 mkr och förklaras i huvudsak av en generell resandeökning till följd av befolkningsutvecklingen. Större försäljning av skola- termins- och fritidsbiljett bidrar positivt medan det faktum att 2016 innehöll en dag mer än 2017 på grund av skottår påverkar negativt.

Pris
Effekter från de förändringar som gjordes i samband med taxejusteringen i januari 2017 uppgår till +483 mkr. Det inkluderar även mixeffekter som uppkommit till följd av resenärers förändrade biljettval och resemönster. Andelen biljetter till fullt pris har ökat jämfört med 2016. En större andel enkelbiljetter märks också.

Samtidigt som SL:s taxa justerades höjde även Kollektivtrafikförvaltningen i Uppsala län (UL) priset på sina biljetter.

Övrigt
Övriga förklaringsposter uppgår till -8 mkr. Intäkter från separat sålda Arlanda passagebiljetter påverkar jämförelsen positivt, +4 mkr. Detta är i första hand en effekt av höjt pris på biljetterna än en ökad försäljning.

Effektivitet
Piloten med valideringsstolpar på Tvärbanan och Nockebybanans hållplatser har permanentats och utökats till övriga lokalbanor efter beslut i trafiknämnden. Markarbeten för installation på Roslagsbanan och Saltsjöbanan pågår.

Fast utrustning för validering av mobilbiljetter i bussar och spärrar pågår, efter tidigare beslut i trafiknämnden.

Bilaga 5 – Specificerade investeringar – utfall per dec 2017

För de specificerade investeringarna består utfallet för januari – december 2017 av utgifter enligt nedan:

Program Roslagsbanans kapacitetsförstärkning

Utfallet för perioden är 1 410 mkr och består främst av:

- Bana Genomförande 805 mkr:
  - Produktion av dubbelspår i Roslags Näsby-Tibble, Tibble-Visinge och Hägernäs-Ullna Kvarnväg inklusive säkerhetshöjande åtgärder.
- Depåer 116 mkr:
  - Projektering av förfrågningsunderlag och bygghandlingar med Ramböll pågår för Molnbydepå. Produktionen har startat med mark- och grundläggningsentreprenader.
- Programledning och administration 28 mkr
- Befintliga vagnar X10p 11 mkr
  - Bevakning av garantiåtagander
- Nya fordon X15p 370 mkr:
  - Upphandling är avslutat och avtal med leverantören har tecknats för de nya fordonen. Designfasen har påbörjats.
- Bana Planering 5 mkr:
  - Fortsatt planering avseende planskildhet vid Frescati. Konsultupphandling pågår. Projektering för Enebyberg station och Vallentuna station fortsätter i dialog med kommunen.
- Buller 75 mkr:
  - Lokala åtgärder i Kragstalund-Vallentuna, Vallentuna Kårsta och Roslags Näsby-Visinge, Roslags Näsby-Rydbo, Djurholms, Ösby-Näsbypark.

Program Bussdepåer

Utfallet för perioden är 100 mkr och består främst av:

- Fredriksdalsdepån 55 mkr:
  - Projektledning och projektering för bussdepån
  - Entreprenad bussdepån och biogasanläggningen
  - Projektledning och projektering för biogasanläggningen
  - Besiktningskostnader
- Enlunda bussdepå (fd Ekerö bussdepå) 11 mkr:
  - Projektering och utredningar systemhandling
  - Lantmäteriförrättning
- Tomteboda 32 mkr:
  - Framtagande av detaljplan och bygglovshandlingar
  - Projekt- och projekteringsledning
  - Förrättningshantering
- Programöverskridande kostnader för projektledning 2 mkr.

Program Slussen

Utfallet för perioden är 499 mkr och består främst av:

- Saltsjöbanan ca 342 mkr:
  - Ombyggnation och renovering av depån i Negline
  - Förberedande arbete för installation av ATC i fordonen och längs banan
  - Bulleråtgärder på sträckan Igelboda-Solsidan
  - Nya spår, växelbyten, nya plattformar
  - Vägskyddsanläggning
  - Nya gestaltningar för bygglov, besiktningar, projektering, administration, upphandlingar av kommande entreprenader
- Söderströmsbron ca 125 mkr:
  - Förberedande arbeten och materialinköp, projektering, projektorganisation, administration, besiktningar
  - Ett broutbyte gjort i juli.
- Tvärbanan till Sickla ca 92 mkr:
  - Driftsattes i oktober
  - Avslutande arbeten pågår
  - Planeras aktiveras när det är helt överlämnat i februari/mars 2018
- Övriga mindre projekt ca -60 mkr:
  - Äldre projekt har granskats och har beslutats inte tillhöra investering och har därför kostnadsförts varför utfallet totalt sett är negativt

Program Röda linjens uppgradering

Utfall för perioden är -288 mkr och består främst av:

- Norsborgsdepån 42 mkr:
  - Resurser
  - Zero Chaos projekteringsresurser
- Övrigt – utrustning:
  - Utbetalningar enligt plan till Skanska och NCC bygghandlingsprojektering
  - besiktningar
  - relationshandlingar
  - NCC löpande enligt avtal inkl indexfaktura.
  - OSG Ifix plattform.
- Nya tunnelbanevagnar C30 110 mkr:
  - Resurser: Främst konsult Zero Chaos,
  - teknikledning
  - kvalitet och administration
  - systemledning
  - teknikledningscentraler
  - resor och juridik
- Övrigt - utrustning

  - MTR för det engagemang i RLU-programmet som pågår gällande testtåg och C30-granskningar
  - interfleet och operativa resurser avseende test
  - integration NSSS
  - Betalning avtal Letter of Intent
- Teknisk anpassning C30 fordon för signalering 122 mkr:
  - Övrigt - utrustning
  - Tillkommande projekt till Program RLU innehåller förskott Siemens och BT (SAPT Change cost C30).
- MER – Signal/Trafiksäkerhetssystem -550 mkr:
  - Resurser: Zero Chaos
  - projektadministration
  - Juridikutgifter (Mannheimer)
  - Förgävesavskrivning -377 mkr dec samt förskottsåterbetalning -284 mkr november.
- Övrigt- utrustning
  - reläarbete (Siemens)
  - provkörningar MTR
  - stöd utredningar RLU/MER.
  - BT supportavtal C30
  - systemingenjör
  - leveranskoordinering
  - säkerhetsstyrningsarbete
  - MSA
  - Strukton El
- MER spärrade projekt -66 mkr:
  - TB Systemteknik,
  - TB Installation och PE
  - TB Införande och överlämning
  - TB Miljö
  - Förgävesavskrivning -66 mkr
- IT - projekt med uppgift att garantera IT som helhetslösning 4 mkr:
  - Resurser
  - Zero-Chaos resurser för IT-projektering
  - teknisk systemprojektledning
  - Övrigt- utrustning
  - Integrationssystem för NSSS
  - Resurser Arkitekt IT
  - Resurser för utveckling och test Hogia
  - Förgävesavskrivning med -19 mkr december
- Ombyggnation av Hammarbydepån för introduktion av C30 84 mkr:
  - Resurser
  - Resurser Zero Chaos allt projektering och projektledning och upprättande etablering relationshandlingar samt teknikstöd

- Övrigt- utrustning
  - Avtalade utbetalningar avseende entreprenaden i Hammarbydepån
  - Leverans av NEURO lyft till Hammarby
  - ÄTA enligt Cobab mängdreglering
- Upprustning av stationerna Hallunda & Norsborg 1,0 mkr:
  - Resurser
  - projektering Zero Chaos
  - systemhandlingar
- Övrigt- utrustning
  - Fastighetsentreprenaden
  - Entreprenad lyftanordningar för hissar
  - fasad och projektledning
  - Korr driftsfaktura
  - Kommunikationskonsult
  - BTH Bygg
  - ÄTA utgifter
  - konst
  - skyltar
- UTO-readyness -76 mkr
- Resurser
  - Konsultkostnader Zero-Chaos
  - Förgävesavskrivning -76 mkr
- Programkostnader 40 mkr:
  - Resurser Zero Chaos och MTR
  - Ledning
  - Teknisk systemledning
- Övrigt- utrustning
  - Systemintroduktion och programstyrning samt utredningar

Program Citybanan

Utfallet för perioden är 42 mkr och består främst av:

- Övergripande IT 13 mkr:
  - Implementering och anpassning av IT-system för såväl SL:s befintliga anläggning som för Citybanans två nya stationer och anpassning dem emellan.
- Dokumentation 1 mkr:
  - Uppföljning av framtagna handlingar för att kunna ta emot och driva anläggningen på ett effektivt sätt.
- Provning och kvalitetssäkring 4 mkr:
  - Test och provdrift av anläggningens system i fabriks- och kommersiell miljö, analys och utredning.
- Egna arbeten 2 mkr:
  - Spärrkroppar och inredning av kundservicemoduler
- Station Odenplan 9 mkr

- Station City 7 mkr.
- Extern kommunikation och information till resenärer 6 mkr

Program Tvärbana Norr Solnagrenen

Utfallet för perioden är 225 mkr och består främst av:

- Tvärbana, befintlig bana 179 mkr:
  - Arbete i relation till trafikavstängningen (TA17) 72 mkr varav ersättningstrafik 55 mkr
  - Projektledning 5 mkr
  - Entreprenad avseende spår och anläggningsarbete 102 mkr
- Signalsystem Solna 47 mkr:
  - Projektledning och projektering 13 mkr
  - Entreprenad 34 mkr.

Program Spårväg City

Utfallet för perioden är 339 mkr och består främst av:

- AGA-depån, Lidingö 136 mkr:
  - Arbeten med stomkomplettering och tak-/plåtarbeten
  - Installationsarbeten såsom el/tele, luftbehandling, VS, sprinkler, styr och övervakning och miljöstation samt spårläggning i depåområdet
- Utbyggnation spårväg Hamngatan – T-centralen 84 mkr:
  - Arbete med projektering av spårkroppar och upphandlingsdokumenten samt betalning till Stockholms stad för gjorda förstärkningsarbeten och byggda spårkroppar.
- Spårvagnar 99 mkr:
  - Arbete med tekniska underlag för 2 stycken nya vagnar, CAF A35B, till Linje 7 och betalning av förskott efter undertecknat avropsavtal. Aktivering av utgifter och återstående betalningar avseende 7st A36 fordon som trafikerar Lidingöbanan.
- Tillgänglighetsanpassning 9 mkr:
  - Slutavräkning och ibruktagande av hållplats Kungsträdgården
  - Planering och projektering för tillgänglighetsanpassning av hållplats Nybroplan. Genomförande senarelagd från år 2018 till år 2020.
- Programledning 9 mkr
- Lidingöbanan 3 mkr
  - Restarbeten, relationshandlingar och förvaltningsdokument.

Program Spårdepåer

Utfallet för perioden är 97 mkr och består främst av:

- Tillbyggnad inom spårdepå Högdalen etapp 1; 88 mkr:
  - Generalentreprenad 74 mkr
  - Hjulsvarv 9 mkr
  - Projektledning, projektering och administration 5 mkr
- Hammarby – depå för banunderhåll 9 mkr:

- Spår 39, 4 mkr
- Gångbro 2 mkr
- Projektledning och projekteringskostnader 2 mkr
- Inventarier (såsom el och belysning) 1 mnkr.

Program Pendeltåg

Utfallet för perioden är 1638 mkr och består främst av:

- 46 pendeltåg från Alstom 1625 mkr
- Ersättningar för pågående byggnation enligt gällande betalningsplan inom stationer och depåer.

Program Tvärbana Norr Kistagrenen

Utfallet för perioden är 168 mkr och består främst av:

- Fordon A35 Kistagrenen:65 mkr
  - Förskottbetalning avs. avrop av 10 fordon
- Systemhandling bana 44 mkr:
  - Ledning och styrning, inklusive granskningar, projektledning, projekteringsledning, CAD samordning, riskanalys och kalkyl. Arbetet inkluderar förstärkt systemhandlings aktiviteterna detaljprojektering t.o.m BFP (27 mkr)
- Programledning och administration 33 mkr:
  - Programledning 10 mkr
  - Design och teknik 12 mkr
  - Administration 6 mkr
  - Kontrakthantering och upphandlingar 2 mkr
  - Driftsättnings och överlämning 1mkr
  - Övriga utredningar 2 mkr
- Rådighet 19 mkr:
  - Projektledning 9 mkr
  - Detaljplanering 2 mkr
  - Markåtkomst 8 mkr
- Signal Kistagrenen 2 mkr:
  - Projektledning och tekniksamordning.
- TvB Kista förberedande arbete 5 mkr:
  - Projektledning, tekniksamordning, samt utförande av optionen för Bromma bro.

Bussterminal Slussen

Utfallet för perioden är 384 mkr och består främst av:

- Första delbetalning från Stockholms stad är gjord och uppgår till ca 340 mkr.
- Resterande utfall består av ersättningstrafik mellan Slussen och Henriksdal samt konsultkostnader för projektering av systemhandling.

C20 Uppgradering
Utfallet för perioden är 120 mkr och består främst av:

- Avtastecknande och produktion delprojekt Underhåll 13 mkr
  - Förberedande arbeten för Övergångsbrygga, Värme & Ventilation, Huvudsäkring
  - Produktion av Boggi swop och Motorkablage
- Avtalstecknande och uppstart av delprojekt Uppgradering 120 mkr
  - Förberedande arbeten inför avtalstecknande
  - Uppstart av delprojektets konstruktionsfas, utbetalning Betalningsmilstolpe 1
- Förgävesinvestering ombokning avseende delprojekt Verkstad -13 mkr.

Nya Spårvägsmuseet
Utfallet för perioden är 13 mkr och består främst av:

- Utredningar och framtagande av systemhandlingar.

Handen Bussterminalen
Utfallet för perioden är 35 mkr och består främst av:

- Projektering och Entreprenad 30 mkr:
  - Projektering
  - Grundläggning och stomme enligt plan
- Lagfart 2 mkr:
  - Utgift för lagfart av förvärvad fastighet Söderbymalm 3:527
- Projektledning 3 mkr.

Lågfrekvent underhåll Pendeltåg X60
Utfallet för perioden är 93 mkr och hänförs till 5-och 10-års lågfrekvent underhåll för pendeltåg.

Utbyte av hissar och rulltrappor
Utfallet för perioden är 149 mkr och består främst av:

- Utfört projekteringsarbete, samt utfört entreprenadarbete: Akalla, Bergshamra, Danderyds sjukhus bussterminal, Danderyds sjukhus, Farsta, Fridhemsplan, Gullmarsplan, Hallonbergen, Hammarbyhöjden, Hjulsta, Husby, Hötorget, Liljeholmen, Medborgarplatsen, Näckrosen, Odenplan, PT Flemingsberg station, PT Haninge C station, PT Helenelund stationn, PT Norrviken station, PT Rosersberg station, PT Rönninge station, PT Sollentuna station, PT Tumba station, PT Upplands Väsby station, Rådhuset, Rådmansgatan, S:t Eriksplan, Skanstull, Skärholmen, Slussen, Solna Centrum, Stadshagen, T-Centralen, Zinkensdamm och Östermalmstorg
- Produktion:

Aspudden, Björkhagen, Hägerstensåsen, Hökarängen, Kungsträdgården, Kärrtorp, PT Skogås station, PT Ulriksdal station, Sandsborg, Täby bussdepå, Västra skogen och Örnsberg

Fordon SpvC - nya A35 fordon (övriga specificerade investeringar)
Utfallet för perioden är 43 mkr och består främst av:

- Betalning av förskott enligt avropsavtalet.

Kanalisation 750 V (övriga specificerade investeringar)
Utfallet för perioden är 19 mkr och består främst av:

- Utfört projekteringsarbete samt utfört entreprenadarbete Mariatorget – Zinkensdamm (Smeby kabelteknik)
- Produktion:
  Gullmarsplan – Globen
  Vällingby – Johannelund
  Kärrtorp – Bagarmossen (kommande aktiviteter)

Förstärkning innertak Fridhemsplan (övriga specificerade investeringar)
Utfallet för perioden är 10 mkr och består främst av utredning konstruktion samt planering, laserscanning, systemhandling och inmätning av spår.

Bilaga 6 – Beskrivning av investeringsobjekt

Specificerade investeringar drivs vanligtvis som program och består av ett antal projekt som hålls samman för att optimera samverkan och uppföljning. Projekten kännetecknas av att de har en total investeringsutgift som överskrider 100 mkr, är strategiskt viktiga, komplexa eller särskilt omfattande.

Program Roslagsbanans kapacitetsförstärkning
Programmet omfattar dubbelspårsutbyggnad inklusive säkerhetshöjande åtgärder, ny depå i Molnby och upprustning av befintlig depå i Mörby samt anskaffning av 22 nya fordon i syfte av möjliggöra kapacitetsförstärkning för Roslagsbanan. Utöver detta omfattar programmet även upprustning av befintliga fordon samt bullerskyddsåtgärder.

Efter förnyat genomförandebeslut som fattades i samband med budgetbeslut för budget 2017 har en översyn av programmet tidplan genomförts. I den översynen har även hänsyn tagits till att tilldelningsbeslutet för leverantör av nya fordon överprövades. Överprövningen innebar att kontrakt inte kunde tecknas förrän maj 2017. Den reviderade tidplanen innebär att sista fordon levereras sommaren 2024 dock med möjlighet att öka turtätheten på banan under 2023.

Program Bussdepåer
Programmet omfattas av fyra projekt för nybyggnation av bussdepåer; Fredriksdal, Tomteboda, Charlottendal samt Ekerö. Som en del av medlingsavtalet med Stockholm Stad ingår att möjliggöra en exploatering av de två innerstadsdepåerna Söderhallen och Hornsberg som SL idag förfogar över. För hantering av det framtida depåbehovet för innerstadens busstrafik har två olika lösningar valts. När det kommer till att lösa ersättningen för Söderhallen har en lösning med depå insprängd i den tänkta exploateringen i Fredriksdal på Södra Hammarbyhamnen överenskommits. Fredriksdal driftsattes andra halvåret 2017 och projektet ska avslutas under början av 2018.

Vad avser innerstadsdepån i Hornsberg var planen först att depån i huvudsak skulle lokaliseras under Kristinebergs Idrottsplats med en tillfällig depå i Frihamnen (klar hösten 2010) för att lösa den temporärt lägre kapaciteten i Hornsbergsdepån under ombyggnadstiden. Detta har nu ersatts med en plan att bygga Tomteboda bussdepå för att leverera en komplett, modern och väl fungerande bussdepå för ca 220 bussar. Tomtebodadepån skall alltså ersätta befintlig depå i Hornsberg.
Målet med byggandet av Charlottendal var att leverera en komplett, modern och väl fungerande bussdepå med hög miljöprofil för att avlasta befintliga depåer i Björknäs och Mölnvik och därigenom utöka kapaciteten för Nacka/Värmdöbussarna. Charlottendal driftsattes sommaren 2016.

Målet med byggandet av Ekerö (Enlunda) är att ersätta befintlig bussdepå i Ekerö Centrum samt satellitdepån vid Bryggavägen med en ny modern bussdepå utanför centrumområdet och därmed utöka kapaciteten för bussarna. På grund av överklagad detaljplan och svårigheter för Ekerö kommun att lösa markåtkomstfrågor riskerar projektet att senareläggas med två till tre år då Ekerö kommun ånyo har för avsikt att ändra detaljplanen för att underlätta deras markåtkomst.

Program Slussen
Inom ramen för objektet är programmets uppdrag att samordna och hantera trafikförvaltningens åtgärder och behov vid Slussen, samt skapa en tydlighet i relationen gentemot Stockholms stad och stadens Slussenprojekt. Syftet med programmet är att hålla samman pågående och planerade aktiviteter och investeringar inom Slussen för att därmed skapa tydlighet i relationen med Stockholms stad och därmed bättre möjlighet till helhetssyn gällande trafikförvaltningen och stadens åtgärder. Programmet omfattar, förutom samordning, nyinstallation och utbyte av teknik- och elkraftsutrustning i Slussen, dessutom renovering av Söderströmsbron (tunnelbanebron mellan Slussen och Gamla stan)

Röda linjens uppgradering
Röda Linjens Uppgradering omfattar anskaffning och införande av nya tunnelbanefordon (C30), upprustade depåer i Hammarby och Nyboda samt upprustning av stationerna Hallunda och Norsborg samt en helt ny tunnelbanedepå i Norsborg och gemensamma IT-lösningar. Inom programmet har även en förstudie av helautomatisk drift tagits fram. Programmet ansvarar för att avinstallation, av redan installerade delar av signalsystemet, genomförs.

Program Citybanan
Programmet omfattar trafikförvaltningens ansvar för produktionen av Citybanan. Med Citybanan fördubblas kapaciteten och pendeltågen får två helt egna parallella spår genom Stockholm. Banan är 6 kilometer lång och går till största delen under staden, från Södra station till Tomteboda. Vid Stockholms Central och Odenplan byggs två helt nya stationer. Citybanans station i City ersätter Stockholm Central för pendeltågstrafiken och ligger rakt under T- Centralen. Stationen vid Odenplan ersätter Karlbergs station och blir gemensam för pendel- och tunnelbanetågen. Stationernas närhet till buss och tunnelbana innebär snabbare och smidigare byten till andra kollektiva färdmedel. Trafikverket ansvarar för själva byggandet, men allt sker i nära samarbete med Stockholms stad, Stockholms läns landsting och trafikförvaltningen. Trafikstarten genomfördes den 10 juli 2017.

Program Tvärbana Norr – Solnagrenen
Programmet omfattar en ny spårväg från Alvik till Solna station, ny depå i Ulvsunda, anpassning av befintlig Tvärbana till den utökade trafiken samt 15 nya fordon.

Program Spårväg City
Programmets ursprungliga syfte var att möjliggöra trafikering mellan Gåshaga brygga och Sergels torg via den planerade stadsdelen Norra Djurgårdsstaden samt att tillgänglighetsanpassa befintlig spårvägslinje. Det nu reviderade programmet Spårväg City innefattar förlängningen från Kungsträdgården till T-centralen, inklusive anskaffning av de två spårvagnar som krävs för denna förlängning samt tillgänglighetsanpassning av Nybroplans hållplats.

SL Lås (Program IT med säkerhetsaspekt)
SL Lås ska uppnå en väsentligt förbättrad säkerhet i landstingets kollektivtrafikanläggningar. Kollektivtrafiken ska inte störas på grund av intrång i anläggningarna och obehöriga personer ska inte kunna komma in där de riskerar att skada sig själv eller andra. Trafikförvaltningens kostnader på grund av inbrott och skadegörelse förväntas även minska kraftigt i de utrymmen som får elektroniska lås.
Målet är att skapa förutsättningar för trafikförvaltningen att effektivt och enhetligt kontrollera vilka som kommer in i de utrymmen i kollektivtrafikanläggningarna, som har inverkan på kollektivtrafiken eller påverkar person- eller trafiksäkerhet.

Program Spårdepåer
Programmet omfattar tillbyggnad inom spårdepå Högdalen inklusive uppförande av hjulsvarv samt ny depå för arbetsfordon i Hammarby inklusive avveckling av Slakthusdepån

Program Pendeltåg
Totalt hanterar programmet nyanskaffning av 129 fordon varav samtliga har levererats och går i trafik. Vidare omfattar programmet även projekt som drivs av Trafikverket och där trafikförvaltningen är medfinansiärer och kravställare. Programmet kommer att avslutas under 2018. Återstående investeringsobjekt station Vega drivs vidare i eget projekt. Projektet ERTMS[9] har inte kommit till fullt genomförande med anledning av förseningar i Trafikverkets installationer av nytt signalsystem. Investeringsobjektet kommer därför att starta om med ny studiefas.

Program Kistagrenen
Kistagrenen, som är en del av tvärbanan, avser nybyggnation av spårväg och är en förbindelse på tvären i regionen som ger kortare restider till boende, arbetsplatser och andra viktiga resmål. Kistagrenen kommer att börja 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. Kistagrenen kommer att komplettera dagens spårstruktur som i huvudsak består av förbindelser in mot de centrala delarna av Stockholm.

[9] *European Rail Traffic Management System (ERTMS)* är ett EU-gemensamt signalsystem.

Bussterminal Slussen
En överenskommelse om finansiering av en bussterminallösning för ostsektorn har träffats mellan Stockholms läns landsting, Stockholms stad, Nacka kommun och Värmdö kommun (LS 1407-0880). Överenskommelsen innebär att två bussterminaler byggs, en vid Slussen i Katarinaberget och en vid Nacka Centrum. Bussterminalen är planerad att färdigställas under 2023 som del av Stockholms stads Slussenprojekt, och är beroende av en detaljplan vilken antogs av kommunfullmäktige i Stockholms stad i början av 2017.

Objektet Bussterminal Slussen är baserad på det Genomförandeavtal för ny- och ombyggnadsarbeten i och i anslutning till Slussen vilket godkändes av LF december 2016 mellan SLL och Stockholms stad. Objektet omfattar därmed total investeringsutgift för bussterminalen, vilken byggs av Stockholms stad som byggherre samt den ersättningstrafik under byggtiden som följer av detta.

Nya Spårvägsmuseet
Spårvägsmuseet lämnade enligt huvudavtalet (2008) med Stockholms stad nuvarande lokaler i kvarteret Persikan, hösten 2017. Stockholm stad ska enligt avtalet ersätta SL med 100 mkr, samt en flyttkostnad från fastigheten. SLL har köpt en fastighet av Stockholms stad, Hus 9, i gasverksområdet, vilket var en del i överenskommelsen. Av framförallt budgetmässiga skäl utreddes under 2015-2016 alternativa placeringar av museet, bland annat idrottshallen i Nybodadepån. Idrottshallen, som förhyrs av ett privat företag, visade sig sent omsider inrymma stor verksamhet för barn och skolungdomar. En dialog fördes under sommaren och hösten 2016 med Stockholms stad om ytterligare medfinansiering. Stockholms stad visade en vilja att utöka sin del med 30 mkr, vilket kräver att SLL gör på samma sätt. Ett färdigställande planeras kunna ske under senare delen av 2019. Spårvägsmuseet verkar sedan oktober 2017 i tillfälliga lokaler under minst två år i Bromma i avvaktan på att en permanent lösning kan ordnas. Museet är under tiden stängt för allmänheten.

C20 – uppgradering
Objektet avser uppgradering och modernisering av tunnelbanevagnarna C20 och kommer att genomföras under perioden 2014 till ca 2023. Uppgraderingen avser att säkra C20-fordonens planerade livslängd på ca 30 år och utveckla den funktion som krävs av fordonen för att möta framtida behov och mål med tunnelbanan. Exempelvis förbättras tillgängligheten och av- och påstigning med en förändrad interiör. Mer plats ombord minskar trängsel och underlättar för personer med funktionsnedsättning att resa med tunnelbanan. Uppgraderingen bidrar också till att driftsäkerheten säkras samtidigt som trafiksäkerheten förbättras.

Handens bussterminal
Handens bussterminal exploateras i ett stadsutvecklingsprojekt där den nya terminalen sänks ned som dockningsterminal under den tillkommande bebyggelsen. Terminalen kommer att ligga en nivå närmare pendeltåget och förflyttas något i sidled men totalt sett kommer resenärerna ha samma avstånd mellan buss och pendeltåg. En stor förbättring är att resenärerna i den nya terminalen byter buss inomhus med trygga och skyddade miljöer med inslag av service nära hållplatslägena. Den gamla utomhusterminalen är riven och första etappen avseende mark-, grundläggnings- och stomarbeten påbörjades under första kvartalet 2017. Etapp 2 består av stomkompletteringar och installation av SL:s verksamhetsanknutna utrustning. Etapp 2 kommer att upphandlas enligt LUF av SL och överföras på exploatören SveaNor för genomförande varefter anläggningen överlämnas färdig efter godkänd slutbesiktning till SL. Objektet beräknas vara klart ca 2019 – 2020.

Trafikinformation
Trafikförvaltningen har bedrivit en utredning om framtida åtgärder inom trafikinformationsområdet under perioden september 2015 – november 2016. En omfattande kartläggning har genomförts och efter analysarbete har ett stort antal åtgärder genererats. En del av dessa blir nu föremål för en planerings studie. Åtgärderna kommer i huvudsak att genomföras under åren 2017 – 2019.

Lågfrekvent underhåll Pendeltåg X60
X60-pendeltågsflottan består idag av totalt 129 fordon. Grundleveransen som omfattade 71 fordon leverades med start år 2005. År 2009 kompletterades flottan med 12 fordon av typen X60A för att möjliggöra utvidgningen av pendeltågsnätet till och från Uppsala via Arlanda.
För att ersätta resterande X10:or levererades under 2016 och 2017 ytterligare 26 fordon, samt 20 fordon för att klara en förväntad trafikökning vid öppnandet av citybanan. Dessa fordon fick benämningen X60B.

Underhåll av fordonen följer en av Transportsstyrelsen godkänd underhållsplan. Visst underhåll sker löpande medan annat underhåll utförs mer sällan enligt i förväg bestämda underhållsintervaller, till exempel vart femte upp till vart femtonde år eller baserat på fordonens kilometerproduktion. Detta benämns lågfrekvent underhåll. Detta underhåll utgör således en teknisk översyn av fordonet och/eller delar av fordonet som ska ske enligt godkänd underhållsplan. Utförandet av det lågfrekventa underhållet är en förutsättning för fortsatt driftstillstånd. För närvarande genomförs planenligt tioårsunderhåll samt ett andra femårsunderhåll på X60-fordonen. X60A har under 2017 genomfört det första femårsunderhållet. Det första femårsunderhållet på X60B förväntas infalla under år 2020.

Utbyte av hissar och rulltrappor
SL:s hissar och rulltrappor har lång drifttid och är i starkt behov av att ersättas med nya moderna anläggningar. Inom en femårsperiod kommer över 50 procent av rulltrapporna ha varit i drift mer än 25 år varav huvuddelen har en drifttid överstigande 30 år. Driftkostnaderna för att

driva tekniskt föråldrade anläggningar är höga och påverkar tillgängligheten för resenärerna. Syftet med ett samlat beslut om ersättning av hissar och rulltrappor är främst att skapa en högre tillgänglighet inom kollektivtrafiken avseende främst tunnelbana och pendeltåg. Det leder till förbättringar för funktionshindrade samt miljöförbättringar som mindre oljespill och energiförbrukning. Den urspungliga tidplanen var 2015-2019 men tidplanen har justerats till en 10-års period.

Utbyggnad av Älvsjö depå
Älvsjö pendeltågsdepå har omfattande upprustningsbehov och behöver ses över i sin helhet. Depån har hanterat underhåll av X10-fordon som fasades ut vid årsskiftet 2016/2017. I och med de nya fordonen X60 behöver depån anpassas för att få rätt funktion och kapacitet. Ny lyftkapacitet kommer att säkerställas genom denna investering vilket innebär en anpassning av befintliga spår. Den befintliga tvätten som är anpassad för X10 fungerar inte på X60 och kommer att byggas om för att säkerställa tvätten på den befintliga flottan. Anläggningen kommer att utformas för att möta behovet av bland annat uppställningsplatser och godsmottagning. Objektet beräknas vara klart 2024 där det största arbetet sker 2020-2023.

Upprustning Södra Götgatan
Konstruktionen för tunnelbanans tak i gröna linjen, mellan stationerna Medborgarplatsen och Skanstull är i behov av modernisering. Tunneln öppnade för trafik 1933, och då gick det spårvagnar i tunneln som är en stål- och betongtunnel. Tunneln ligger ca 1-3 meter under Götgatan. Tätskiktet som skyddar konstruktionen mot läckande vatten behöver bytas. Under 2015 initierade Trafikkontoret inom Stockholms stad, planering för ombyggnation av Götgatans gaturum. Trafikkontoret har därefter, i samråd med trafikförvaltningen, beslutat att skjuta genomförandefasen framåt i tiden för att möjliggöra en samordnad upprustning av södra Götgatan. Samordningen innefattar såväl trafikförvaltningen som ledningsägare. Inriktningsbeslut fattades av Landstingsfullmäktige i juni 2017 i samband med beslut om trafiknämndens budget för 2018. Genomförande planeras till 2019.

Årsrapport 2017 – bilaga
Trafiknämnden 2580

Resultatdisposition per verksamhet

I årsrapporten lämnas förslag till resultatdisposition enligt följande regelverk.

För SL och WÅAB gäller att landstinget garanterar det egna kapitalet. Positivt resultat behålls i verksamheten. Negativt resultat täcks av koncernfinansiering respektive Landstingshuset i Stockholm AB.

Resultatdisposition SL

SL har under 2017 erhållit budgeterat verksamhetsbidrag från landstinget om 8 623 mkr.

Årets resultat 215 mkr i SL-koncernen balanseras i ny räkning i avvaktan på landstingsfullmäktiges beslut.

Fritt eget kapital i moderbolaget uppgår till 1 930 287 635 kronor. Avsättning till bundna reserver behöver ej göras.

Till årsstämmans förfogande står följande resultatmedel:

Balanserad vinst	1 848 099 368	kr
Årets resultat	82 188 267	kr
	1 930 287 635	kr

Styrelsen och verkställande direktören föreslår att resultatmedlen disponeras så att i ny räkning balanseras 1 930 287 635 kronor.

Fritt eget kapital i koncernen uppgår till 1 325 021 000 kronor.

Resultatdisposition WÅAB

WÅAB har under 2017 erhållit budgeterat verksamhetsbidrag från landstinget om 326 mkr.

Årets resultat 15 mkr balanseras i ny räkning i avvaktan på landstingsfullmäktiges beslut.

Fritt eget kapital uppgår till 21 372 250 kronor.

Till årsstämmans förfogande står följande vinstmedel:

Balanserad vinst	6 723 538 kr
Årets resultat*	14 648 713 kr
	21 372 250 kr

Styrelsen och verkställande direktören föreslår att resultatmedlen disponeras så att i ny räkning balanseras 21 372 250 kronor.

** Inkluderar lämnat koncernbidrag om 1 891 000 kr till LISAB*

Resultatdisposition färdtjänstverksamheten

Det ekonomiska resultatet för färdtjänstverksamheten, ett överskott om 33,7 mkr, balanseras enligt gällande regelverk för resultatenheter inom landstinget i ny räkning i avvaktan på överföring till koncernfinansiering.

Resultatdisposition trafikförvaltningen

Det ekonomiska resultatet för trafikförvaltningen, ett överskott om 217,5 mkr, balanseras enligt gällande regelverk för resultatenheter inom landstinget i ny räkning i avvaktan på överföring till koncernfinansiering.

Stockholms läns landsting

Bilaga A

Förvaltning/Bolag: 2580 Trafikförvaltningen

ÅTERRAPPORTERING UPPDRAG. BUDGET OCH LÖPANDE. ÅRSRAPPORT DEC 2017

Ursprung	LS-nummer	Att-sats nummer/ Datum	Att-sats	Ansvarig nämnd/ styrelse	Uppdrag åtgärdat (Ja, Delvis, Nej)	Kommentar
Budget 2015	LS 1403-0399	48	att uppdra åt trafiknämnden att, i samråd med landstingsstyrelsen, utreda tillkommande investeringsbehov för befintlig tunnelbana, bytespunkter samt angränsande anläggningar med anledning av beslutad överenskommelse om utbyggnad av tunnelbana i enlighet med 2013 års Stockholmsförhandling	TN	Delvis	Uppdraget genomförs av trafikförvaltningen. Utredningarna ska genomföras i samråd med landstingsstyrelsen, vilket i realiteten blir förvaltning för utbyggd tunnelbana. En kontinuerlig samverkan sker mellan de båda förvaltningarna genom beredningsgrupp och samordnad ledningsgrupp. De identifierade investeringar som utbyggnaden medför eller bidrar till är bussterminal Barkarby, bussterminal Nacka Centrum, en anpassning av trafikstyrningssystemen i den befintliga tunnelbanan, övergripande utredningar i de befintliga systemen, samt bytespunkt Gullmarsplan. Båda förvaltningarna ser att under tid kommer tillkommande investeringar att behövas. Återrapportering avseende investeringsbehov kommer fortsatt att ske i samband med den årliga budgetprocessen samt vid årsbokslut. (TF/SU)
Budget 2017	LS 2016-0257		Trafiknämnden får i uppdrag under 2017 att fortsätta, fördjupa och förstärka insatserna för ett minskat fusk- och tjuvåkande.	TN	Ja	Spärrarna är kalibrerade för att inte släppa igenom mer än en resenär åt gången. Av säkerhetsskäl finns rutiner på plats så att MTR kan förlänga öppettiden på de vida spärrarna för familjer, väskor, hundar eller dylikt. Nytt biljettkontrollavtal är upphandlat från år 2018. Antalet biljettkontroller kommer att öka från dagens nivå på 2,5 till 3,5 miljoner kontroller per år 2018 som sedan ökar till 5 miljoner kontroller per år under perioden 2019 till 2024. Ökat fokus på kontroller kommer att ske under helger och kvällar då fusket är relativt stort samt inom de områden i länet med hög fuskandel. I och med en fördubblingen av antalet biljettkontroller, och därmed ökad synlighet, antas betalningsmoralen öka och fusket minska. Förutom insatser 2017 är detta ett kontinuerligt arbete. (TF/TA/RES)
Budget 2017	LS 2016-0257		Trafiknämnden får i uppdrag att initiera dialoger med samtliga kommuner i Stockholms län när det gäller stationsnära platser och belysning, förstärkta möjligheter till användning av trygghetskameror, samt andra trygghetsskapande åtgärder för att öka den upplevda tryggheten hos resenärerna i kollektivtrafiken.	TN	Ja	Dialog sker idag med kommuner om hur tryggheten för resenärer kan förbättras på vägen till och från kollektivtrafiken. Några exempel på detta är trygghetsvandringar, belysning och områdenas utformning. För att förstärka detta arbete har TF ett mål att teckna samverkansavtal med samtliga kommuner. Fastighetsansvariga på TF har också kontinuerliga dialoger med relevant entreprenör kring frågor som förbättrar tryggheten, exempelvis belysning och ombyggnationer. TF har under våren ansökt om utökade kameratillstånd utanför tunnelbanans stationsdörrar. Detta har avslagits av Länsstyrelsen. I remissen av den nya kameralagen har TF även bett att få sätta upp kameror på gångvägar i anslutning till stationer. TF har samarbetsavtal med aktörer som Stadsmissonen, kyrkor, mobila team mot narkotikapåverkade personer, suicid m.fl för att tillsammans med dessa jobba med socialt utsatta grupper. Detta är ett kontinuerligt arbete som egentligen inte har ett klar-datum. (TF/TA/RES)
Budget 2017	LS 2016-0257		Trafiknämnden får i uppdrag att intensifiera dialogen med polis och andra berörda myndigheter i syfte att minska ingreppen i kollektivtrafiken i samband med större evenemang, särskilt under rusningstid.	TN	Ja	TF ingår i projektet Samverkan i Stockholmsregionen där dialog förs med polisen för att minska ingreppen i kollektivtrafiken i samband med större evenemang. I detta projekt samverkar Länsstyrelsen, SOS, brandförsvaret samt samtliga kommuner inom länet. (TF/TA/RES)
Budget 2017	LS 2016-0257		Bolag och förvaltningar ska ta fram kompetensförsörjningsplaner i linje med landstingets övergripande kompetensförsörjningsstrategi.	TN	Ja	pågående implementering av KOLL i verksamheten. Kompetensförsörjningsplan 2018 är framtagen och finns som bilaga till Årsrapport 2017. (TF/HR)
Löpande 2016	LS 2015-0093 LS 1407-0877	LF 2016-03-15	att uppdra åt nämnder, styrelser och bolag inom Stockholms läns landsting att utarbeta styrdokument för säkerhet i enlighet med landstingsstyrelsens riktlinjer för säkerhet.	TN	Delvis	Många styrdokument inom säkerhetsområdet finns redan sedan tidigare. Bl.a. trafiksäkerhetspolicy, System för säkerhetsstyrning i spårtrafiken med underliggande trafiksäkerhetsinstruktioner och säkerhetsbestämmelser och anvisningar samt lokala riktlinjer för Brandskydd, Skydd mot mutor och andra oegentligheter samt riktlinjer för Resor och representation. Trafiksäkerhetspolicyn för SL-trafiken har uppdaterats beträffande alkolås 2017-11-21. Ett förslag till sjösäkerhetspolicy för sjötrafiken är under utarbetande inom ramen för utarbeta säkerhetsstyrande dokument för alla trafikslag. Säkerhetsskyddschef är utsedd enligt gällande krav. Återstår dock bl.a. framtagning av säkerhetsskyddsplan (arbetet påbörjat i april 2017 och pågår) samt framtagning av nya lokala riktlinjer inom säkerhetsområdet såsom Skydd mot hot och våld, Fysiskt skydd, Skydd mot förlust av egendom och Rese- och konferenssäkerhet. Med anledning av den pågående landstingsövergripande översynen av SLL:s alla policys och riktlinjer ses behovet av lokala styrdokument över och produktionen av nya lokala riktlinjer har därför pausats. Bland annat arbetar SLL med att ta fram en Verksamhetspolicy som ska ersätta nuvarande Säkerhetspolicy och Informationssäkerhetspolicy m.fl.Målsättningen är att minimera behovet av lokala riktlinjer och istället så långt möjligt använda SLL:s övergripande riktlinjer. En löpande uppdatering av trafiksäkerhetsinstruktioner och övriga interna säkerhetsbestämmelser inom TF pågår och är planerad även för brandsäkerhetsdokument och TF-specifika informationssäkerhetsdokument. (TF/LS)
Löpande 2017	LS 2017-0297	2017-05-09	uppdra åt trafiknämnden att ansvara för principöverenskommelse avseende Nacka centrums bytespunkt samt resultat av genomförd åtgärdsvalsstudie för samordnad trafikplanering centrala Nacka.	TN	Delvis	En principöverenskommelse som reglerar fortsatt gemensamt arbete med Nacka och Trafikverket för Nacka C beslutades av LF den 9 maj 2017 (LS 2017-0297). Därefter har planeringsfasen fortsatt i samverkan med Trafikverket och Nacka. (TF/SU)

Ursprung	LS-nummer	Att-sats nummer/ Datum	Att-sats	Ansvarig nämnd/ styrelse	Uppdrag åtgärdat (Ja, Delvis, Nej)	Kommentar
Löpande 2017	LS 2017-0621	2017-06-13	uppdra åt trafiknämnden återkomma med till LF med förslag till genomförandeavtal för objekten Tunnelbanestation Hagalund, Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan, Spårväg syd och Roslagsbanan till City	TN	Nej	Fram till dess att genomförandeprojekten startar bevakar trafikförvaltningen att genomförandet av de överenskomna objekten inte omöjliggörs utifrån vad som händer i pågående projekt och planeringsprocesser i Stockholms län. Bevakningen omfattar även analys av objektens påverkan på befintligt och planerat kollektivtrafiksystem och genomförs med samverkan inom hela trafikförvaltningen. Trafiknämnden återkommer till LF med beslut om förslag till genomförandeavtal enligt tidplan för genomförande för respektive objekt. (TF/SU)
Löpande 2016		2016-12-31	I landstingsrevisorernas årsrapport 2016 rekommenderar landstingsrevisorerna att trafiknämnden och WÅAB bör återredovisa fullmäktiges uppdrag att utreda och återkomma med slutligt förslag på överföring av WÅAB´s tillgångar och avtal till trafiknämnden.		Ja	Uppdraget att utreda förslag på överföring av Waxholmsbolagets tillgångar och avtal slutfördes under 2015 och resulterade i bedömningen att några ytterligare åtgärder avseende överföringar av avtal och tillgångar inte bör vidtas. Kostnaden bedöms inte försvarbar i relation till nyttan.

Ursprung	LS-nummer	Att-sats nummer/ Datum	Att-sats	Ansvarig nämnd/ styrelse	Uppdrag åtgärdat (Ja, Delvis, Nej)	Avrapporterat i samband med Delårsrapport 2017, kommentar
Budget 2016	LS 2015-0039	47	att uppdra åt trafiknämnden att hemställa hos regeringen om att höja tilläggsavgifterna för den som fuskar i kollektivtrafiken	TN	Ja	Ärendet avseende beslut om höjd tilläggsavgift, TN 2016-0596, fanns med på listan för beslutsärenden vid trafiknämndens sammanträde den 23 augusti 2016. Beslut i TN om hemställan. Begäran inlämnad Transportstyrelsen som godkände höjning fr o m 13 februari 2017.
Budget 2017	LS 2016-0257	61	att uppdra åt trafiknämnden att göra motsvarande justeringar i övriga taxor i SL:s biljettsortiment enligt de riktlinjer som specifiseras i den parlamentariska taxeutredningens ärende Utredning gällande prissättning för SL:s enkel- och periodbiljetter	TN	Ja	Genomfört i samband med taxehöjnin 9 jan 2017.
Budget 2017	LS 2016-0257	63	att uppdra åt trafiknämnden att göra motsvarande justeringar i övriga taxor i Waxholms Ångfartygs AB:S biljettsortiment	TN	Ja	Genomfört i samband med ovanstående taxehöjning 9 jan 2017.

Trafikförvaltningen

STYRNINGSRAPPORT 2017

Innehållsförteckning

1. Återrapportering av styrande direktiv 3
1.1 Efterlevnad av fastställt reglemente....3
1.2 Efterlevnad av policyer och styrdokument 4

2. Intern styrning och kontroll.... 4
2.1 Kontrollmiljö.... 4
2.2 Riskbedömning 5
2.3 Kontrollaktiviteter....5
2.4 Information och kommunikation....5
2.5 Uppföljning 6
2.6 Försäkran om internkontroll.... 6

3. Behandling av styrningsrapporten.... 6

Styrningen av trafiknämnden och dess förvaltning utgår från kommunallagen, gällande lagar för den specifika verksamheten som bedrivs samt de direktiv som Stockholms läns landsting lämnat, exempelvis reglemente och policyer.

1. Återrapportering av styrande direktiv

1.1 Efterlevnad av fastställt reglemente

Trafiknämnden fullgör landstingets uppgifter som regional kollektivtrafikmyndighet enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik och ansvarar för kollektivtrafiken på land, till sjöss samt för särskilt anordnade transporter *(färdtjänst)*.

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

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

Trafiknämndens verksamhet har under 2017 bedrivits i enlighet med fastställt reglemente.

1.2 Efterlevnad av policyer och styrdokument

Som framgår av bilaga till Årsrapport 2017 har förvaltningen efterlevt de policyer och regelverk som fullmäktige eller annat centralt organ beslutat om. I de fall avsteg görs från styrdokument beslutas det i särskild ordning i enlighet med det aktuellt styrdokument föreskriver.

2. Intern styrning och kontroll

Förvaltningen tillämpar god intern styrning och kontroll som säkerställer att trafiknämnd, förvaltningens ledning och övrig personal samverkar och med rimlig grad av säkerhet ser till att verksamhetens mål uppnås avseende:

- Effektiv och ändamålsenlig verksamhetsstyrning
- Tillförlitlig och rättvisande finansiell rapportering
- Efterlevnad av tillämpliga lagar och regler.

Förvaltningen följer landstingets policy för internkontroll, LS 1303-0431.

Förvaltningen tillämpar COSO-ramverket. COSO beskriver ett antal områden som bedöms vara kritiska för god intern styrning och kontroll:

- Kontrollmiljö
- Riskbedömning
- Kontrollaktiviteter
- Information och kommunikation
- Uppföljning

2.1 Kontrollmiljö

I trafiknämndens uppdrag och delegation till förvaltningschefen säkerställs en tydlig roll- och ansvarsfördelning till gagn för en effektiv hantering av verksamhetens risker.

Förvaltningens ledning har etablerat styrande dokument och instruktioner till förvaltningen och kommunicerar en sådan kultur och etiska värderingar som lägger grunden för att förvaltningens verksamhet ska prestera de leveranser trafiknämnden och landstingsfullmäktige beslutat om.

Förvaltningen ansvarar för det system av intern styrning och kontroll som krävs för att hantera väsentliga risker i den löpande verksamheten. Här ingår bland annat arbetsordning, planer, strategier, riktlinjer samt instruktioner för olika befattningshavare för att de skall förstå och inse betydelsen av sina respektive roller.

2.2 Riskbedömning

Förvaltningen genomför löpande riskbedömningar avseende frågor som rör en ändamålsenlig och effektiv verksamhet, efterlevnad av tillämpliga lagar och regler samt finansiell rapportering.
Avseende finansiell rapportering resulterar arbetet i att så kallade kontrollmål kan tas fram, vilka definierar kraven på att finansiella rapporter inte ska innehålla väsentliga fel. För övriga områden görs prioritering av riskerna baserat på dessas natur och uppskattade konsekvenser.
Riskbedömningarna uppdateras regelbundet för att täcka in förändringar händelser som väsentligen påverkar intern styrning och kontroll.

En särskild riskanalys för framtagande av internkontrollplan har för 2018 genomförts under hösten 2017.

2.3 Kontrollaktiviteter

Kontrollaktiviteter utformas inom förvaltningen med syfte att se till att kontrollmål uppfylls och att riskhanteringsåtgärder införs i verksamheten.
De väsentligaste riskerna inklusive väsentliga redovisningsprinciper som identifierats under riskbedömningen hanteras via lämpliga kontrollaktiviteter.
Särskild uppmärksamhet läggs inom förvaltningen på att IT-kontroller är ändamålsenligt utformade för de system som stödjer processerna vilka påverkar kvaliteten hos intern styrning och kontroll.

Förvaltningen har också ansvar för intern styrning och kontroll samt riskhantering i samband med finansiell rapportering avseende verksamhet som utförs för förvaltningens räkning av tredje part. Till sin hjälp att klarlägga dessa förhållanden har förvaltningen låtit utföra så kallad tredjepartsgranskning av ett antal IT-miljöer och IT-baserade system. Granskningarna har i görligaste mån utförts i enlighet med den internationella standarden ISAE 3402.

2.4 Information och kommunikation

Förvaltningens informations- och kommunikationsvägar avseende intern styrning och kontroll är upplagda så att arbetsordning, planer, strategier, riktlinjer samt instruktioner för olika befattningshavare läggs ut framförallt på förvaltningens intranät så att det når rätt befattningshavare i verksamheten. Kunskap om dessa dokument och uppgifter om var någonstans aktuella versioner kan erhållas är etablerad i organisationen.

Informationssäkerhet avseende sådana delar av intranätet och andra platser där riktlinjer och instruktioner av olika slag är publicerade övervakas av en särskild sektion inom förvaltningen.

2.5 Uppföljning

Trafiknämnden utvärderar kontinuerligt den information som förvaltningsledningen lämnar.

Förvaltningsledningen rapporterar regelbundet till trafiknämnden utifrån fastställda rutiner.

Förvaltningsledningen följer kontinuerligt upp revisionsrekommendationer och kontrollåtgärder enligt internkontrollplanen. Verksamheten, inklusive pågående program/projekt, följs regelbundet upp av förvaltningschefen i den så kallade ledningsrapporteringen.

Förvaltningens internrevision utför särskilda granskningar av efterlevnaden av intern styrning och kontroll inom förvaltningen.

2.6 Försäkran om internkontroll

Förvaltningschefen har i särskild bilaga till Årsrapport 2017 tillsammans med förvaltningens avdelningschefer lämnat försäkran om att nödvändiga åtgärder vidtagits för att uppnå en tillräcklig internkontroll inom förvaltningen i enlighet med Policy för Internkontroll LS 1303-0431.

3. Behandling av styrningsrapporten

Denna styrningsrapport ingår som en bilaga till årsrapporten 2017 och har nämnd-/styrelsebehandlats 2018-02-20

AB Storstockholms Lokaltrafik

BOLAGSSTYRNINGSRAPPORT 2017

Innehållsförteckning

1. Styrelsens arbete under kalenderåret 3
1.1 Valberedning 3
1.2 Styrelseledamöter/styrelsens sammansättning 3
1.3 Styrelsens arbetsordning 4
1.4 Redogörelse för styrelsearbetet 2017 4
1.5 Arvodering av styrelsen 5
1.6 Verkställande direktören 5
1.7 Revisorer 5

2. Efterlevnad av styrande direktiv 6
2.1 Efterlevnad av det fastställda kommunala ändamålet 6
2.2 Efterlevnad av de kommunala befogenheterna 6
2.3 Efterlevnad specifika ägardirektiv 6
2.4 Efterlevnad policyer och styrdokument 7

3. Intern styrning och kontroll 7
3.1 Kontrollmiljö 7
3.2 Riskbedömning 8
3.3 Kontrollaktiviteter 8
3.4 Information och kommunikation 9
3.5 Uppföljning 9
3.6 Försäkran om internkontroll 9

4. Behandling av bolagsstyrningsrapporten 10

AB Storstockholms Lokaltrafik (”Bolaget”) ägs av Stockholms läns landsting. Bolagsstyrningen i *bolaget namn* utgår från den svenska aktiebolagslagen, kommunallagen samt de direktiv som Stockholms läns landsting lämnat så som generella och specifika ägardirektiv.

1. Styrelsens arbete under kalenderåret

1.1 Valberedning

Landstingsfullmäktige utser styrelseledamöterna efter beredning i landstingsstyrelsens arbetsutskott. Bolagsstämman antecknar landstingsfullmäktiges val.

1.2 Styrelseledamöter/styrelsens sammansättning

Bolagets styrelse har under 2017 bestått av 3 ledamöter. Inga arbetstagarrepresentanter eller suppleanter för arbetstagarrepresentanter är utsedda.

Bolagets verkställande direktör, trafikförvaltningens stabschef och styrelsens sekreterare deltar vid samtliga styrelsemöten. I övrigt deltar vid behov berörda avdelningschefer och/eller sakkunniga inom trafikförvaltningen som föredragande.

Den 1 januari 2017 – 31 december 2017 har styrelsen bestått av följande ledamöter:

Ordförande
Kristoffer Tamsons (M) under hela perioden 1 januari 2017 – 31 december 2017. Det noteras att Kristoffer Tamsons nuvarande mandat avser tiden till och med slutet av ordinarie bolagsstämma 2018.

1:e vice ordförande
Sara Svanström (FP) under hela perioden 1 januari 2017 – 31 december 2017. Det noteras att Sara Svanströms nuvarande mandat avser tiden till och med slutet av ordinarie bolagsstämma 2018.

2:e vice ordförande
Talla Alkurdi (S) under hela perioden 1 januari 2017 – 31 december 2017. Det noteras att Talla Alkurdis nuvarande mandat avser tiden till och med slutet av ordinarie bolagsstämma 2018.

Den genomsnittliga närvaron vid styrelsemötena har varit 96,7%.

1.3 Styrelsens arbetsordning

Styrelsen och verkställande direktören leder och utvecklar verksamheten inom Bolaget i enlighet med den ansvarsfördelning som landstinget har slagit fast samt vad som följer av aktiebolagslagen och andra gällande lagar och förordningar, bolagsordningen, ägardirektiv, övriga beslut av bolagsstämman, uppdrag som ges av landstingsfullmäktige, via ägaren beslutade policys – särskilt ägarpolicyn –, beslut som fattas av trafiknämnden samt styrelsens arbetsordning.

Bland styrelsens huvudsakliga uppgifter ingår att bevaka Bolagets intressen, innefattande medelsförvaltning, tillse att åtagande om övertagande av avtal samt avtalsförvaltning i enlighet med Bolagets bolagsordning fullgörs samt att tillse att samarbetsavtalet med trafiknämnden fullgörs.

Styrelsens ordförande leder styrelsens arbete och svarar för att styrelsens arbete bedrivs effektivt och att styrelsen fullgör sina uppgifter.

Styrelsen fastställer årligen en arbetsordning, instruktioner till den verkställande direktören samt rapporteringsinstruktioner.

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

Av årsstämman utsedd revisor respektive av landstingsfullmäktige utsedda lekmannarevisorer deltar vid minst ett styrelsesammanträde och redogör vid detta tillfälle för resultatet av den löpande granskningen och bokslutsrevisionen.

Styrelsen genomför en årlig utvärdering av sitt arbete samt verkställande direktörens insatser i enlighet med Stockholms läns landstings ägarpolicy. Styrelsens ordförande leder utvärderingen.

1.4 Redogörelse för styrelsearbetet 2017

Styrelsen har haft 11 ordinarie sammanträden samt 1 sammanträden per capsulam.
Sekreterare har varit Daniela Eriksson. Styrelsen har behandlat följande fasta punkter

- Information från VD.
- Återrapportering av förvaltningsuppdraget.

- Övriga frågor.

Bolagets revisorer har inte deltagit vid något av sammanträdena 2017.

1.5 Arvodering av styrelsen

Beslut om arvodering fattas av landstingsfullmäktige. Inget styrelsearvode har utgått.

1.6 Verkställande direktören

Verkställande direktören utses av styrelsen och leder verksamheten inom de ramar som styrelsen lagt fast. Verkställande direktören tar fram beslutsunderlag inför styrelsemöten, är föredragande samt ger väl underbyggda förslag till beslut. Verkställande direktören leder Bolagets löpande arbete och fattar beslut i samråd med övriga befattningshavare.

Verkställande direktör under tiden 2017-01-01 - 2017-12-31 har varit Caroline Ottosson.

1.7 Revisorer

Bolagets stämmovalda revisorer upphandlas av landstingets revisionskontor. Lekmannarevisorerna utses av landstingsfullmäktige.

Den ordinarie stämman beslutade 2016-06-22 att utse, till revisionsbyrå avseende den årliga revisionen för 2016-2019; Ernst & Young AB. Huvudansvarig revisor är Magnus Fredmer och revisorssuppleant är Mikael Sjölander.

Stockholms läns landstingsfullmäktige beslutade 2015-11-18, 2015-12-16, 2016-02-17 och 2017-12-05 att utse, till lekmannarevisorer för tiden fram 2019-12-31; Turid Stenhaugen (ordförande), Lars Lundquist (vice ordförande), Jan-Erik Nyberg, Gunilla Jerlinger, Gunnar Björkman, Inga-Lill Franzén och Jan Holgersson.

Bolagsledningen har löpande kontakt med Bolagets stämmovalde revisor.

Auktoriserad revisor Magnus Fredmer deltar vid minst ett styrelse-sammanträde och redogör vid detta tillfälle för den löpande granskningen och bokslutsrevisionen.

2. Efterlevnad av styrande direktiv

2.1 Efterlevnad av det fastställda kommunala ändamålet

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

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

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

Under 2017 har verksamheten och Bolagets förvaltning bedrivits i enlighet med det fastställda kommunala ändamålet.

2.2 Efterlevnad av de kommunala befogenheterna

Under 2017 har verksamheten och Bolagets förvaltning bedrivits i enlighet med de kommunala befogenheterna.

2.3 Efterlevnad specifika ägardirektiv

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

- verksamheten bedrivs på ett effektivt och ändamålsenligt sätt så att ägarens mål med verksamheten, uttryckta i av landstingsfullmäktige fastställd budget, policys och andra styrdokument uppfylls;

- trafiknämnden bereds möjlighet att godkänna strategiska och övergripande frågor hänförliga till Bolagets verksamhet;

- överta och förvalta sådana avtal för kollektivtrafiken på land som trafiknämnden överlåter till Bolaget. Bolaget ska uppdra åt trafiknämnden att förvalta bolagets avtal och tillgångar.

De specifika ägardirektiven för verksamheten har efterlevts.

2.4 Efterlevnad policyer och styrdokument

Bolaget följer landstingsfullmäktiges policybeslut och övriga viktiga styrdokument.

3. Intern styrning och kontroll

En god intern styrning och kontroll säkerställer att verksamheten utförs på ett sådant sätt att målen uppnås genom:

- Effektiv och ändamålsenlig verksamhetsstyrning
- Tillförlitlig och rättvisande finansiell rapportering
- Efterlevnad av tillämpliga lagar och regler.

Bolaget följer landstingets policy för internkontroll, LS 1303-0431. Inom landstinget tillämpas COSO-ramverket. COSO beskriver ett antal komponenter som är förutsättningar för en god intern styrning och kontroll:

- Kontrollmiljö
- Riskbedömning
- Kontrollaktiviteter
- Information och kommunikation
- Uppföljning

3.1 Kontrollmiljö

I styrelsens arbetsordning och instruktioner för verkställande direktören säkerställs en tydlig roll- och ansvarsfördelning till gagn för en effektiv hantering av verksamhetens risker.

Styrelsen har fastställt ett antal grundläggande riktlinjer av betydelse för arbetet med intern kontroll, bland annat markerar styrelsen vikten av att det finns tydliga och dokumenterade instruktioner och policys.

Bolagsledningen rapporterar regelbundet till styrelsen utifrån fastställda rutiner.

Bolagsledningen ansvarar för det system för internkontroll som krävs för att hantera väsentliga risker i den löpande verksamheten. Här ingår bland annat riktlinjer för olika befattningshavare för att de skall förstå och inse betydelsen av sina respektive roller för upprätthållandet av god internkontroll.

3.2 Riskbedömning

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

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

Trafikförvaltningen har genomfört en riskanalys i anslutning till arbetet med verksamhetsplanen för 2017. Sådan riskanalys har legat till grund för uppdatering av internkontrollplanen för 2017. Till Årsrapport 2017 har internkontrollplanen för 2017 bilagts. Motsvarande riskanalys och framtagande av internkontrollplan har för 2018 ägt rum under hösten 2017. Denna presenteras i trafikförvaltningens internkontrollplan för 2018.

3.3 Kontrollaktiviteter

Kontrollaktiviteter utformas inom Bolaget med syfte att se till att kontrollmål uppfylls och att riskhanteringsåtgärder införs i verksamheten. De väsentligaste riskerna inklusive väsentliga redovisningsprinciper som identifierats under riskbedömningen hanteras via lämpliga kontrollaktiviteter. Särskild uppmärksamhet läggs på att IT-kontroller är ändamålsenligt utformade för de system som stödjer processerna vilka påverkar kvaliteten hos intern kontroll.

Bolaget har också ansvar för intern kontroll och riskhantering i samband med finansiell rapportering avseende verksamhet som utförs för Bolagets räkning av tredje part. Till sin hjälp att klarlägga dessa förhållanden har Bolaget låtit utföra så kallad tredjepartsgranskning av ett antal IT-miljöer och IT-baserade system. Granskningarna har i görligaste mån utförts i enlighet med ISA 3402.

3.4 Information och kommunikation

Bolagets informations- och kommunikationsvägar avseende intern styrning och kontroll är upplagda så att arbetsordning, planer, strategier, riktlinjer samt instruktioner för olika befattningshavare läggs ut framförallt på trafikförvaltningens intranät så att det når rätt personer i verksamheten. Kunskap om dessa dokument och uppgifter om var aktuella versioner kan erhållas är etablerad i organisationen. Informationssäkerhet avseende sådana delar av intranätet och andra platser där riktlinjer och instruktioner av olika slag är publicerade övervakas av en särskilt sektion inom trafikförvaltningen.

3.5 Uppföljning

Bolagets verkställande direktör rapporterar regelbundet till styrelsen utifrån fastställda rutiner. Bolagsledningen ansvarar för det system för internkontroll som krävs för att hantera väsentliga risker i den löpande verksamheten.

Styrelsen utvärderar kontinuerligt den information som bolagsledningen lämnar.

Verkställande direktören följer kontinuerligt upp revisionsrekommendationer och kontrollåtgärder enligt den interna kontrollplanen samt verksamheten i övrigt.

Uppföljningen av internkontrollplanen 2017 är bilagd till trafiknämndens Årsrapport 2017.

Trafikförvaltningens internrevision utför särskilda granskningar av efterlevnaden av intern styrning och kontroll inom Bolaget och att föreslagna förbättringsåtgärder genomförs.

3.6 Försäkran om internkontroll

Bolagets verkställande direktör har i särskild bilaga till trafiknämndens Årsrapport 2017 lämnat försäkran att nödvändiga åtgärder vidtagits för att uppnå en tillräcklig internkontroll inom bolaget i enlighet med Policy för Internkontroll LS 1303-0431.

4. Behandling av bolagsstyrningsrapporten

Föreliggande bolagsstyrningsrapport för år 2017, styrelsebehandlad per den 20 februari 2018, kommer att tillställas bolagets årsstämma för beslut.

Stockholm den _____2018

Kristoffer Tamsons	Sara Svanström	Talla Alkurdi
Ordförande	1:e vice ordförande	2:e vice ordförande

Waxholms Ångfartygs AB

BOLAGSSTYRNINGSRAPPORT 2017

Innehållsförteckning

1. Styrelsens arbete under kalenderåret 3
1.1 Valberedning 3
1.2 Styrelseledamöter/styrelsens sammansättning 3
1.3 Styrelsens arbetsordning 4
1.4 Redogörelse för styrelsearbetet 2017 4
1.5 Arvodering av styrelsen 5
1.6 Verkställande direktören 5
1.7 Revisorer 5

2. Efterlevnad av styrande direktiv 6
2.1 Efterlevnad av det fastställda kommunala ändamålet 6
2.2 Efterlevnad av de kommunala befogenheterna 6
2.3 Efterlevnad specifika ägardirektiv 6
2.4 Efterlevnad policyer och styrdokument 7

3. Intern styrning och kontroll 7
3.1 Kontrollmiljö 7
3.2 Riskbedömning 8
3.3 Kontrollaktiviteter 8
3.4 Information och kommunikation 9
3.5 Uppföljning 9
3.6 Försäkran om internkontroll 9

4. Behandling av bolagsstyrningsrapporten 10

Waxholms Ångfartygs AB (”Bolaget”) är ett landstingsägt bolag ingående i den av Stockholms läns landsting ägda koncernen Landstingshuset i Stockholm AB. Bolagsstyrningen i Bolaget utgår från den svenska aktiebolagslagen, kommunallagen samt de direktiv som Stockholms läns landsting lämnat så som generella och specifika ägardirektiv.

1. Styrelsens arbete under kalenderåret

1.1 Valberedning

Landstingsfullmäktige utser styrelseledamöterna efter beredning i landstingsstyrelsens arbetsutskott. Bolagsstämman antecknar landstingsfullmäktiges val.

1.2 Styrelseledamöter/styrelsens sammansättning

Bolagets styrelse har under 2017 bestått av 3 ledamöter. Inga arbetstagarrepresentanter eller suppleanter för arbetstagarrepresentanter är utsedda.

Bolagets verkställande direktör, trafikförvaltningens stabschef och styrelsens sekreterare deltar vid samtliga styrelsemöten. I övrigt deltar vid behov berörda avdelningschefer och/eller sakkunniga inom trafikförvaltningen som föredragande.

Den 1 januari 2017 – 31 december 2017 har styrelsen bestått av följande ledamöter:

Ordförande
Kristoffer Tamsons (M) under hela perioden 1 januari 2017 – 31 december 2017. Det noteras att Kristoffer Tamsons nuvarande mandat avser tiden till och med slutet av ordinarie bolagsstämma 2018.

1:e vice ordförande
Sara Svanström (FP) under hela perioden 1 januari 2017 – 31 december 2017. Det noteras att Sara Svanströms nuvarande mandat avser tiden till och med slutet av ordinarie bolagsstämma 2018.

2:e vice ordförande
Talla Alkurdi (S) under hela perioden 1 januari 2017 – 31 december 2017. Det noteras att Talla Alkurdis nuvarande mandat avser tiden till och med slutet av ordinarie bolagsstämma 2018.

Den genomsnittliga närvaron vid styrelsemötena har varit 96,7%.

1.3 Styrelsens arbetsordning

Styrelsen och verkställande direktören leder och utvecklar verksamheten inom Bolaget i enlighet med den ansvarsfördelning som landstinget har slagit fast samt vad som följer av aktiebolagslagen och andra gällande lagar och förordningar, bolagsordningen, ägardirektiv, övriga beslut av bolagsstämman, uppdrag som ges av landstingsfullmäktige, via ägaren beslutade policys – särskilt ägarpolicyn –, beslut som fattas av trafiknämnden samt styrelsens arbetsordning.

Bland styrelsens huvudsakliga uppgifter ingår att bevaka Bolagets intressen, innefattande medelsförvaltning, tillse att åtagande om övertagande av avtal samt avtalsförvaltning i enlighet med Bolagets bolagsordning fullgörs samt att tillse att samarbetsavtalet med trafiknämnden fullgörs.

Styrelsens ordförande leder styrelsens arbete och svarar för att styrelsens arbete bedrivs effektivt och att styrelsen fullgör sina uppgifter.

Styrelsen fastställer årligen en arbetsordning, instruktioner till den verkställande direktören samt rapporteringsinstruktioner.

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

Av årsstämman utsedd revisor respektive av landstingsfullmäktige utsedda lekmannarevisorer deltar vid minst ett styrelsesammanträde och redogör vid detta tillfälle för resultatet av den löpande granskningen och bokslutsrevisionen.

Styrelsen genomför en årlig utvärdering av sitt arbete samt verkställande direktörens insatser i enlighet med Stockholms läns landstings ägarpolicy. Styrelsens ordförande leder utvärderingen.

1.4 Redogörelse för styrelsearbetet 2017

Styrelsen har haft 9 ordinarie sammanträden samt 1 sammanträden per capsulam.
Sekreterare har varit Daniela Eriksson. Styrelsen har behandlat följande fasta punkter

- Information från VD.
- Återrapportering av förvaltningsuppdraget.
- Övriga frågor.

Bolagets revisorer har inte deltagit vid något av sammanträdena 2017.

1.5 Arvodering av styrelsen

Beslut om arvodering fattas av landstingsfullmäktige. Inget styrelsearvode har utgått.

1.6 Verkställande direktören

Verkställande direktören utses av styrelsen och leder verksamheten inom de ramar som styrelsen lagt fast. Verkställande direktören tar fram beslutsunderlag inför styrelsemöten, är föredragande samt ger väl underbyggda förslag till beslut. Verkställande direktören leder Bolagets löpande arbete och fattar beslut i samråd med övriga befattningshavare.

Verkställande direktör under tiden 2017-01-01 - 2017-12-31 har varit Caroline Ottosson.

1.7 Revisorer

Bolagets stämmovalda revisorer upphandlas av landstingets revisionskontor. Lekmannarevisorerna utses av landstingsfullmäktige.

Den ordinarie stämman beslutade 2016-06-22 att utse, till revisionsbyrå avseende den årliga revisionen för 2016-2019; Ernst & Young AB. Huvudansvarig revisor är Magnus Fredmer och revisorssuppleant är Mikael Sjölander.

Stockholms läns landstingsfullmäktige beslutade 2015-11-18, 2015-12-16, 2016-02-17 och 2017-12-05 att utse, till lekmannarevisorer för tiden fram 2019-12-31; Turid Stenhaugen (ordförande), Lars Lundquist (vice ordförande), Jan-Erik Nyberg, Gunilla Jerlinger, Gunnar Björkman, Inga-Lill Franzén och Jan Holgersson.

Bolagsledningen har löpande kontakt med Bolagets stämmovalde revisor.

Auktoriserad revisor Magnus Fredmer deltar vid minst ett styrelse-sammanträde och redogör vid detta tillfälle för den löpande granskningen och bokslutsrevisionen.

2. Efterlevnad av styrande direktiv

2.1 Efterlevnad av det fastställda kommunala ändamålet

Bolagets syfte är, enligt bolagsordningen, att anordna den kollektivtrafik till sjöss som Stockholms läns landsting ansvarar för. I detta uppdrag ingår att teckna trafikavtal, förvalta anläggningar, fartyg och övrig egendom som upphandlats av Bolaget eller av Stockholms läns landsting för kollektivtrafiken samt att i övrigt vidta erforderliga åtgärder för att fullgöra uppdraget.

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

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

Under 2017 har verksamheten och Bolagets förvaltning bedrivits i enlighet med det fastställda kommunala ändamålet.

2.2 Efterlevnad av de kommunala befogenheterna

Under 2017 har verksamheten och Bolagets förvaltning bedrivits i enlighet med de kommunala befogenheterna.

2.3 Efterlevnad specifika ägardirektiv

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

- verksamheten bedrivs på ett effektivt och ändamålsenligt sätt så att ägarens mål med verksamheten, uttryckta i av landstingsfullmäktige fastställd budget, policys och andra styrdokument uppfylls;

- trafiknämnden bereds möjlighet att godkänna strategiska och övergripande frågor hänförliga till Bolagets verksamhet;

- överta och förvalta sådana avtal för kollektivtrafiken på land som trafiknämnden överlåter till Bolaget. Bolaget ska uppdra åt trafiknämnden att förvalta bolagets avtal och tillgångar.

De specifika ägardirektiven för verksamheten har efterlevts.

2.4 Efterlevnad policyer och styrdokument

Bolaget följer landstingsfullmäktiges policybeslut och övriga viktiga styrdokument.

3. Intern styrning och kontroll

En god intern styrning och kontroll säkerställer att verksamheten utförs på ett sådant sätt att målen uppnås genom:

- Effektiv och ändamålsenlig verksamhetsstyrning
- Tillförlitlig och rättvisande finansiell rapportering
- Efterlevnad av tillämpliga lagar och regler.

Bolaget följer landstingets policy för internkontroll, LS 1303-0431. Inom landstinget tillämpas COSO-ramverket. COSO beskriver ett antal komponenter som är förutsättningar för en god intern styrning och kontroll:

- Kontrollmiljö
- Riskbedömning
- Kontrollaktiviteter
- Information och kommunikation
- Uppföljning

3.1 Kontrollmiljö

I styrelsens arbetsordning och instruktioner för verkställande direktören säkerställs en tydlig roll- och ansvarsfördelning till gagn för en effektiv hantering av verksamhetens risker.

Styrelsen har fastställt ett antal grundläggande riktlinjer av betydelse för arbetet med intern kontroll, bland annat markerar styrelsen vikten av att det finns tydliga och dokumenterade instruktioner och policys.

Bolagsledningen rapporterar regelbundet till styrelsen utifrån fastställda rutiner.

Bolagsledningen ansvarar för det system för internkontroll som krävs för att hantera väsentliga risker i den löpande verksamheten. Här ingår bland annat riktlinjer för olika befattningshavare för att de skall förstå och inse

betydelsen av sina respektive roller för upprätthållandet av god internkontroll.

3.2 Riskbedömning

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

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

Trafikförvaltningen har genomfört en riskanalys i anslutning till arbetet med verksamhetsplanen för 2017. Sådan riskanalys har legat till grund för uppdatering av internkontrollplanen för 2017. Till Årsrapport 2017 har internkontrollplanen för 2017 bilagts. Motsvarande riskanalys och framtagande av internkontrollplan har för 2018 ägt rum under hösten 2017. Denna presenteras i trafikförvaltningens internkontrollplan för 2018.

3.3 Kontrollaktiviteter

Kontrollaktiviteter utformas inom Bolaget med syfte att se till att kontrollmål uppfylls och att riskhanteringsåtgärder införs i verksamheten. De väsentligaste riskerna inklusive väsentliga redovisningsprinciper som identifierats under riskbedömningen hanteras via lämpliga kontrollaktiviteter. Särskild uppmärksamhet läggs på att IT-kontroller är ändamålsenligt utformade för de system som stödjer processerna vilka påverkar kvaliteten hos intern kontroll.

Bolaget har också ansvar för intern kontroll och riskhantering i samband med finansiell rapportering avseende verksamhet som utförs för Bolagets räkning av tredje part. Till sin hjälp att klarlägga dessa förhållanden har Bolaget låtit utföra så kallad tredjepartsgranskning av ett antal IT-miljöer och IT-baserade system. Granskningarna har i görligaste mån utförts i enlighet med ISA 3402.

3.4 Information och kommunikation

Bolagets informations- och kommunikationsvägar avseende intern styrning och kontroll är upplagda så att arbetsordning, planer, strategier, riktlinjer samt instruktioner för olika befattningshavare läggs ut framförallt på trafikförvaltningens intranät så att det når rätt personer i verksamheten. Kunskap om dessa dokument och uppgifter om var aktuella versioner kan erhållas är etablerad i organisationen. Informationssäkerhet avseende sådana delar av intranätet och andra platser där riktlinjer och instruktioner av olika slag är publicerade övervakas av en särskilt sektion inom trafikförvaltningen.

3.5 Uppföljning

Bolagets verkställande direktör rapporterar regelbundet till styrelsen utifrån fastställda rutiner. Bolagsledningen ansvarar för det system för internkontroll som krävs för att hantera väsentliga risker i den löpande verksamheten.

Styrelsen utvärderar kontinuerligt den information som bolagsledningen lämnar.

Verkställande direktören följer kontinuerligt upp revisionsrekommendationer och kontrollåtgärder enligt den interna kontrollplanen samt verksamheten i övrigt.

Uppföljningen av internkontrollplanen 2017 är bilagd till trafiknämndens Årsrapport 2017.

Trafikförvaltningens internrevision utför särskilda granskningar av efterlevnaden av intern styrning och kontroll inom Bolaget och att föreslagna förbättringsåtgärder genomförs.

3.6 Försäkran om internkontroll

Bolagets verkställande direktör har i särskild bilaga till trafiknämndens Årsrapport 2017 lämnat försäkran att nödvändiga åtgärder vidtagits för att uppnå en tillräcklig internkontroll inom bolaget i enlighet med Policy för Internkontroll LS 1303-0431.

4. Behandling av bolagsstyrningsrapporten

Föreliggande bolagsstyrningsrapport för år 2017, styrelsebehandlad per den 20 februari 2018, kommer att tillställas bolagets årsstämma för beslut.

Stockholm den _____ 2018

Kristoffer Tamsons	Sara Svanström	Talla Alkurdi
Ordförande	1:e vice ordförande	2:e vice ordförande

UPPFÖLJNING AV LANDSTINGETS UPPHANDLING OCH INKÖP 2017

1. Upphandlat år 2017

Här avses annonserade upphandlingar som avslutats under år 2017, det vill säga där avtal tecknats. Avrop, beställning och förnyad konkurrensutsättning på föregående års ramavtal tas inte med. Upphandlingsvärdet avser det sammanlagda avtalsvärdet, inklusive optionsår. Mkr betecknar miljoner kronor.

Ange antalet upphandlingar över 534 890 kr (det vill säga gränsen för direktupphandling) för LOU samt det totala upphandlingsvärdet för dessa. Särskilj egna upphandlingar, samordnade upphandlingar och de upphandlingar som ni gett SLL Upphandling i uppdrag att utföra.

De verksamheter som går under LUF anger upphandlingar över 993 368 kr (det vill säga gränsen för direktupphandling).

Upphandlingar över 534 890 kr för LOU samt 993 368 kr för LUF år 2017		
Upphandling	Antal upphandlingar, totalt	Totalt upphandlings-värde (Mkr)
Egna upphandlingar	**33**	
Samordnad upphandling[1]		
Uppdrag till SLL Upphandling		

Eventuell kommentar: **Uppgifterna är hämtade från dels Trafikförvaltningens upphandlingssektion redovisade statistik av sektionen genomförda upphandlingar och dels från Trafikförvaltningens lagerproduktion via utdrag ur MARS (materialadministrativt redovisningssystem). I beloppet 8 910 973 Mkr ingår bl.a. 1 st större LUF upphandling Fordon Roslagsbanan 6 000 Mkr, 2 st LUF Drift- och underhållsupphandlingar för Hissar och Rulltrappor om totalt 420 Mkr, 1 st LUF Upphandling av Ramavtal för Bygg 800 Mkr, 1 st LUF Upphandling av Ramavtal för Anläggning 800 Mkr, 1 st LOU Trafikupphandling Godstrafik i Stockholms Skärgård 42 Mkr.**

[1] Samordnad upphandling är när två eller flera nämnder/styrelser eller bolag gemensamt anskaffar varor och tjänster av samma slag. Den part som genomför den samordnade upphandlingen redovisar denna i enkäten.

För övrigt har TF:s inköpskostnader (fakturerat belopp) varit ca 22 210 Mkr för år 2017.

Direktupphandlingar och upphandlingsvärde
Ange antalet direktupphandlingar och det totala upphandlingsvärdet för dessa.

Antal direktupphandlingar och upphandlingsvärde år 2017		
Upphandling	Antal	Totalt upphandlings-värde (Mkr)
Mellan 100 000 kr och 534 890 för LOU och 993 368 för LUF	289	85
Över 534 890 för LOU och 993 368 för LUF med synnerliga skäl	4	161

Eventuell kommentar: **I beloppet 161 Mkr ingår upphandlingsvärde för:**
Interimsupport DIP ca 3 Mkr
Integrationsplattform ca 83 Mkr
Support av mobile (fordonsdator) ca 45 Mkr
Tillsyn, skötsel och underhåll av rulltrappor i Citybanan ca 30 Mkr

2. Miljöprogram och uppförandekod

Miljöprogram
I hur många upphandlingar (exklusive direktupphandlingar) där avtal har tecknats år 2017 har landstingets miljöprogram beaktats? Avser upphandlingar över 534 890 kr för LOU och 993 368 kr för LUF.

Upphandlingar där landstingets miljöprogram beaktats år 2017	
	Antal upphandlingar, totalt
Egna upphandlingar	33
Samordnad upphandling	-
Uppdrag till SLL Upphandling	-

Antal genomförda leverantörsuppföljningar av miljökrav: **För år 2017 har 20 av 27 planerade revisioner genomförts. Det gäller såväl nya som befintliga avtal. Det genomförs 7 revisioner i genomsnitt/år och omfattar säkerhet, miljö, arbetsmiljö, kvalitet.**
Antal leverantörsuppföljningar som lett till åtgärd: **Samtliga leverantörsuppföljningar har lett till åtgärder.**
Om det lett till åtgärd, beskriv denna: **I genomsnitt 20 åtgärder/revision.**

Uppförandekod

I hur många av de av nationellt prioriterade riskområdena[2] har krav ställts på landstingets uppförandekod, genom bifogad uppförandekod och/eller särskilda kontraktsvillkor.

Upphandlingar där krav ställts på landstingets uppförandekod år 2017	
	Antal upphandlingar, totalt
Egna upphandlingar	0
Samordnad upphandling	-
Uppdrag till SLL Upphandling	-

Antal övriga upphandlingar där krav ställts i på uppförandekod utöver de nationellt prioriterade riskområdena, genom bifogad uppförandekod och/eller särskilda kontraktsvillkor.

Upphandlingar där krav uppförandekod utöver prioriterade områden år 2017	
	Antal upphandlingar, totalt
Egna upphandlingar	37
Samordnad upphandling	-
Uppdrag till SLL Upphandling	-

Vilken uppförandekod har använts: **TF använder inte SLL:s uppförandekod som kravställande dokument. Trafikförvaltningen som medlem i Global Compact har tagit fram egna krav motsvarande SLL:s uppförandekod. Dessa krav ställs av TF där så är möjligt med hänsyn till proportionalitetsprincipen. Antalet inkluderar 4 st direktupphandlingar med synnerliga skäl.**

Antal genomförda leverantörsuppföljningar av uppförandekoden: 0
Antal leverantörsuppföljningar som lett till åtgärd: -
Om det lett till åtgärd, beskriv denna: -

Finns det särskilda kontraktsvillkor som är kopplade till uppförandekoden vid upphandling:
Ja ☒ Nej ☐

Har ni identifierat prioriterade riskområden utöver de nationellt prioriterade riskområdena:
Ja ☐ Nej ☒
Om ja, vilka:

[2] De prioriterade områdena är IT, textil, handskar, operationsartiklar, instrument, medicinteknisk utrustning, läkemedel och livsmedel.

3. Avtal

I vilken utsträckning utnyttjar er verksamhet samordnade upphandlingsavtal:

Alltid ☐ Sällan ☐
Ofta ☒ Aldrig ☐

Om svar ”sällan” eller ”aldrig”, ange orsak:

4. Elektroniska beställningssystem

Använder ni elektroniska beställningssystem?

Ja ☒ Nej ☐

Om ja, vilket system används:

Clock Work ☐ Annat ☒

Om annat ange vad: **Elektroniskt beställningssystem (MARS) används idag för anskaffning till lager. IT beställningsportal används för beställning av IT produkter, mobiltelefoner samt tillbehör till dessa. Utöver detta används AGRESSO:s beställningsportal.**

Vidare tillhandahåller den upphandlade konsultanskaffningsleverantören ZeroChaos, en separat beställningsportal för TF:s räkning.

Om nej, finns planer på ett införande:

Ja ☐ Nej ☐

Eventuell kommentar:

5. Kvalitet i upphandlingsarbetet

I mars 2010 antog landstingsfullmäktige en ny upphandlingspolicy.

Finns det en dokumenterad lokal upphandlingspolicy som följs?		Finns det en dokumenterad och standardiserad upphandlingsprocess som följs?	
2016	2017	2016	2017
Ja ☒ Nej ☐	Ja ☒ Nej ☐	Ja ☒ Nej ☐	Ja ☒ Nej ☐

Eventuell kommentar:

6. Upphandlingsstrategi, riskanalys och kvalitetssäkring

Hur många upphandlingar har en dokumenterad upphandlingsstrategi som bland annat innehåller: mål, marknads-, risk- och spendanalys samt hållbarhet. I vilken utsträckning finns en dokumenterad riskanalys (där väsentliga risker identifieras och bedöms) med kvalitetssäkringsmoment (där flera personer granskar underlag före annonsering och tilldelningsbeslut)?

Gäller upphandlingar över 534 890 kr för LOU och 993 368 kr för LUF.

Upphandlingsstrategi, riskanalys och kvalitetssäkring		
	Antal med genomförd och dokumenterad upphandlingsstrategi	Antal upprättade strategier innehållande dokumenterad riskanalys och kvalitetssäkringsmoment
Egna upphandlingar	37	37
Samordnad upphandling	-	-
Uppdrag till SLL Upphandling	-	-

Eventuell kommentar:

7. Uppföljning

Har ni en organisation som säkerställer aktiv uppföljning av villkor i och köpta volymer på ingångna avtal:

Ja ☒ Nej ☐

Beskriv denna: **TF är en beställar- och förvaltarorganisation. Förvaltning av infrastruktur/trafikutövare utförs genom avtal med externt upphandlade entreprenörer/trafikutövare. TF är organiserat på sådant sätt att linjeorganisationen har egen personal för avtalsförvaltning av trafik, drift- och underhållsavtal. Projektorganisationen för infrastrukturprojekten bemannas med både egen personal och upphandlade konsulter som genomför avtalsförvaltning för projekten.**

Om nej, ange varför:

Genomför ni seriositetskontroller via skattemyndigheten (bland annat att företag betalar skatt och sociala avgifter) under pågående avtalsperiod:

Ja ☒ Nej ☐

Om nej ange varför:

Följer ni regelmässigt upp avtal ekonomiskt (så det framgår hur mycket och vad som köpts) under pågående avtalsperiod:

Ja ☒ Nej ☐

Beskriv om ni gör annan regelmässig uppföljning av avtal: **TF:s förvaltningsorganisation gör exempelvis regelbundna uppföljningar av trafikavtalen avseende såväl avtalad kvalité som andra krav genom trafikmätningar, dialoger och leverantörsmöten. Konsultinköpet följs upp månatligen.**

Genom kategoristyrningsarbete följs inköpta volymer upp i TF:s inköpskategorier.

Hur många avtal[3] (till exempel serviceavtal och försörjningsavtal[4]) har ni följt upp ekonomiskt under år 2017? Hur många sådana avtal har ni totalt?

Antal avtal med högre värde än 2,0 mkr, LOU och LUF	Antal avtal med högre värde än 2,0 mkr, LOU och LUF, som följts upp ekonomiskt
-	-

Hur många avslutade avtal[5] (till exempel serviceavtal och försörjningsavtal) under 2017 har följts upp avseende villkor i avtalet under avtalstiden? Hur många sådana avtal har avslutats under året?

Antal avtal med högre värde än 2,0 mkr, LOU och LUF, som avslutats under år 2017	Antal avslutade avtal med högre värde än 2,0 mkr, LOU och LUF, som följts upp avseende villkor i avtalet under avtalstiden	Antal avslutade avtal med högre värde än 2,0 mkr, LOU och LUF, utan särskilda villkor i avtalet
- Även här bör väl någon	-	-

8. Små och medelstora företag

Har förfrågningsunderlag anpassats (till exempel avseende ekonomiska krav, teknisk förmåga, annans kapacitet eller avgränsning av anbudsområden) så att små företag[6] har möjlighet att delta i det konkurrensuppsökande skedet? Gäller upphandlingar över 534 890 kr för LOU och 993 368 kr för LUF.

Ja ☒ Nej ☐

Antal upphandlingar där förfrågningsunderlaget anpassats: 33
Antal upphandlingar där små företag erhållit avtal: **TF har genom konsultinköpet ramavtal med 1110 leverantörer för SL/TF. Utav dessa utgör ca 421 leverantörer som har färre än 50 anställda.**

Om nej, ange varför:

[3] Avser avtal med årligt avtalsvärde över 2 000 000 kr för LOU och LUF.
[4] Försörjningsavtal avser städning, mat och tvätt.
[5] Avser avtal med årligt avtalsvärde över 2 000 000 kr för LOU och LUF.
[6] Små företag har färre än 50 anställda och bedöms vara fristående företag, det vill säga som inte bedöms ägas till större delen av annat företags.

9. Medarbetarstatistik

Här anges hur många genomsnittligt antal årsarbetare (**ej personer**) som arbetar med inköp (beställning/avrop) respektive upphandlingar.

OBS! Om en medarbetare i sin tjänst till viss del har att upphandla/göra inköp så uppskattar ni hur stor respektive del är). De som avropar ute i vården skall ej tas med här.

	Upphandlare		Inköpare (beställning/avrop)	
	2016	2017	2016	2017
Antal heltidstjänster:	18	18	15	15

Eventuell kommentar:

10. Överprövningar

Ange antal unika överprövningsmål (så kallade målnummer, det vill säga flera parallella mål med olika leverantörer avseende samma upphandling) med lagakraftvunna domar under år 2017 där SLL fått rätt.

	SLL har fått rätt och ärendet har blivit:					
	- avslaget		- avskrivet		- återkallat	
	2016	2017	2016	2017	2016	2017
Antal:	4	2	4		0	3

Ange antal unika överprövningsmål (så kallade målnummer) med lagakraftvunna domar under år 2017 där anbudsgivaren fått rätt eller där domstolen dömt att upphandlingen ska göras om.

	SLL har ålagts att:			
	göra en rättelse		göra om upphandlingen	
	2016	2017	2016	2017
Antal:			2	1

Eventuell kommentar:

Ange antal avslutade (under år 2017) och överprövade upphandlingar med lagakraftvunna domar där SLL fått rätt.

	SLL har fått rätt och ärendet har blivit:					
	- avslaget		- avskrivet		- återkallat	
	2016	2017	2016	2017	2016	2017
Antal:		2				3

Ange antal avslutade (under år 2017) och överprövade upphandlingar med lagakraftvunna domar där anbudsgivaren fått rätt eller där domstolen dömt att upphandlingen ska göras om.

	SLL har ålagts att:			
	göra en rättelse		göra om upphandlingen	
	2016	2017	2016	2017
Antal:			2	1

Eventuell övergripande kommentar:

11. Ökad eller minskad konkurrens vid upphandling

Mäter ni om konkurrensen vid upphandling förändras mellan åren? Till exempel genom att mäta antalet anbud per upphandling.

Ja ☐ Nej ☒

Om ja, ange hur ni mäter:

Om nej, ange varför: **Det är inget nyckeltal vi hittills har definierat men vi arbetar fortlöpande med att bevaka att konkurrensen upprätthålls. Ett sådant nyckeltal övervägs fr.o.m. 2018. Trafikförvaltningen har påbörjat ett arbete med att övergå till kategoristyrt inköp. I kategoristyrt inköp är utveckling av konkurrensen ett viktigt moment inom varje inköpskategori.**

Årsrapport 2017 – bilaga F8
Trafikförvaltningen 2580

Socialt anvarstagande, säkra processer och digitaliseringsgrad

Nedan beskrivs hur trafikförvaltningen arbetar för att uppnå det landstingsövergripande målet för respektive område samt nivå avseende metoder och verktyg.

1.1 Socialt ansvarstagande

1.1.1 Jämställdhet och jämlikhet

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

Social hållbarhet med exempel från Tvärbanans Kistagren
En förutsättning för den politiska överenskommelsen att bygga Kistagrenen var att hänsyn skulle tas till social hållbarhet i programmet. En projektspecifik plan för arbetet med social hållbarhet har tagits fram, inklusive en mål- och handlingsplan. Det pågår också ett omfattande arbete inför den planerade upphandlingen med att ta fram en utökad kravbild inom jämställdhet och social hållbarhet som bland annat innefattar krav på etiska riktlinjer i leverantörsledet. Projektet har som ambition att ligga i framkant när det gäller att implementera och ställa sociala krav.

Arbetet med de utökade kraven tar utgångspunkt i RiSoc men går på ett flertal sätt utöver de krav riktlinjen ställer upp. En analys har gjorts av de krav som ställs inom området av andra aktörer (däribland SLL Hållbarhet, Trafikverket och Stockholms kommun). Slutsatserna har varit att det är möjligt att utöka krav gällande sysselsättningsfrämjande åtgärder för personer som står långt ifrån arbetsmarknaden I övrigt har kravställningen inom flera områden utvecklats och förtydligats: anti-diskrimineringsarbetet

för de anställda, systematiskt arbete i leverantörsledet gällande varor och material som används inom entreprenaden samt större fokus på uppföljning och rapportering till beställaren.

Ett samarbete har inletts med Arbetsmarknadsförvaltningen i Stockholm stad, vars syfte är att bidra till att personer långt ifrån arbetsmarknaden får relevant arbetslivserfarenhet.

Utbildning inom jämställdhet för reklamleverantörer
I samband med landstingsgemensam jämlikhetsutbildning genomfördes en granskning av trafikförvaltningens tillämpning av etiska regler kopplat till reklam i kollektivtrafiken som kan anses vara könsdiskriminerande. Kollektivtrafiken är en attraktiv plats att annonsera på. Inom SL trafiken är det tillåtet med kommersiell och politisk reklam. All reklam i SL-trafiken ska följa etiska riktlinjer, följa svensk lag och god marknadsföringssed. Granskningen resulterade i en rapport med rekommendationer för förbättringar och en utbildning, om jämställdehet och diskriminering, för reklamleverantörer. Utbildningen genomfördes under 2017 och tog bland annat upp frågor om annonsernas innehåll.

JA Metoder och verktyg är införda full ut enligt beskrivning	**DELVIS** Metoder och verktyg är delvis införda enligt beskrivning.	**Nej** Metoder och verktyg finns inte införda alls enligt beskrivning.
	X	

1.1.2 Nationella minoriteter

Trafikförvaltningen samarbetar med landstingsstyrelsens förvaltning och övriga delar av landstinget kring frågor om nationella minoriteters rättigheter.

Under 2017 har trafikförvaltningen deltagit i arbetet med att uppdatera den lanstingsövergripande handlingsplanen för nationella minoriteter. Trafikförvaltningens arbete med nationella minoriteter utgår ifrån lagkraven där Färdtjänsten har ett utpekat ansvar.

JA Metoder och verktyg är införda full ut enligt beskrivning	**DELVIS** Metoder och verktyg är delvis införda enligt beskrivning.	**Nej** Metoder och verktyg finns inte införda alls enligt beskrivning.
Kryssa rätt fält	X	

1.1.3 Barnkonventionen

Barn och unga är en prioriterad målgrupp för trafikförvaltningen då de reser mycket med kollektivtrafiken.

Trafikförvaltningen medverkade även i år i eventet We Are Sthlm (WAS). Eventet görs för, av och med ungdomar i åldrarna 13-19 i syfte att skapa en mötesplats med ett varierat utbud där ungdomarnas eget perspektiv är rådande. Syftet med att delta i festivalen är att skapa en positiv och långsiktig relation till unga resenärer så att de förblir SL trogna även när de nått körkortsåldern. Målsättningen är också att öka kännedomen om SL:s tryggarbetsarbete, vilka trygghetsresurser som finns i kollektivtrafiken, visa upp människorna bakom uniformen och öka kunskapen om trygghetsnumret. Genom dialog med besökarna demonstreras trafikförvaltningens inställning att ungdomarnas synpunkter är viktiga. Målet är också att ungdomarna ska förstå sin egen roll i att skapa en trygg och attraktiv kollektivtrafik.

JA Metoder och verktyg är införda full ut enligt beskrivning	**DELVIS** Metoder och verktyg är delvis införda enligt beskrivning.	**Nej** Metoder och verktyg finns inte införda alls enligt beskrivning.
	X	

1.1.4 Arbete för tillgänglighet

Arbetet med att ”den upphandlade trafiken ska vara fullt tillgänglighetsanpassad utan undantag” enligt det regionala trafikförsörjningsprogrammet är grunden för tillgänglighetsarbetet inom trafikförvaltningen. Riktlinjer tillgänglighet för barn, äldre och resenärer med funktionsnedsättning (RiTill) revideras årligen. Trafikförvaltningen anordnar för nyanställda en obligatorisk utbildning om Social Hållbarhet där även bemötande/insiktsutbildningar ingår. I samtliga avtal ställs krav att all kundnära personal deltar i en bemötande/insiktsutbildning. I nya avtal ställs krav på en heldagsutbildning om Social Hållbarhet. Exempel på utvecklingsarbete som pågår för att uppnå full tillgänglighet är möjlighet att få läs- och hörbar trafik- och störningsinformation inom lokalbanetrafiken. Den digitala informationen är tillgänglig för de flesta resenärer. Viss information kommer framöver även att ges på teckenspråk. Uppföljning av avtalskrav och samverkan med organisationer för funktionshinderfrågor och pensionärsorganisationer säkerställer att brister identifieras. Genom regelbunden information till samverkansorganisationerna tar de aktiv del i

såväl utveckling av tillgänglig ersättningstrafik som nyupphandling samt livstidsförlängning av fordon och terminallösningar.

JA Metoder och verktyg är införda full ut enligt beskrivning	**DELVIS** Metoder och verktyg är delvis införda enligt beskrivning.	**Nej** Metoder och verktyg finns inte införda alls enligt beskrivning.
X		

1.1.5 Uppförandekod för leverantörer

Trafikförvaltningen tillämpar Sveriges regioner och landstings uppförandekod för leverantörer.

Kraven som ställs i koden kompletteras för att passa den typ av upphandling som genomförs inom förvaltningen. Det betyder att även om förvaltningen inte i praktiken brukar använda uppförandekoden som ett kravställande dokument, tillämpas motsvarande krav i den utsträckning det är proportionerligt. Kraven är sedan tidigare framtagna utifrån vårt medlemskap i Global Compact.
Vidare tillämpas de nya upphandlingsrättsliga bestämmelserna som trädde i kraft den 1 juni 2017 och som innebär att upphandlande myndigheter och enheter är skyldiga att ställa krav på arbetsrättsliga villkor om lön, semester och arbetstid i nivå med kollektivavtal - om det är behövligt och villkoren går att fastställa. Syftet med bestämmelserna är att se till att arbetstagare har skäliga arbetsvillkor samt minska risken för snedvridning av konkurrensen genom social dumpning vid offentlig upphandling. Upphandlingsreglerna ska säkerställa att de anställda som utför arbete för det offentliga har de villkor som arbetsmarknadens parter kommit överens om.
Arbetsrättsliga villkor ställs om en upphandling

- minst uppgår till aktuellt tröskelvärde enligt LOU, LUF eller LUK (lagar som styr offentlig upphandling, upphandling inom försörjningssektorer samt upphandling av koncessioner)
- har påbörjats den 1 juni 2017 eller senare,
- det är behövligt och
- det går att fastställa arbetsrättsliga villkor.

1.1.6 Folkhälsa

Trafikförvaltningen har ett ansvar att bidra till att göra Stockholm till Europas mest attraktiva storstadsregion genom att leverera en attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem. En grundförutsättning för att leverera en attraktiv kollektivtrafik för alla är ett aktivt och systematiskt arbete med tillgänglighet, jämställdhet och trygghet. Detta görs exempelvis

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

1.2 Säkra processer

1.2.1 Säkerhetsarbete

Informationssäkerhet
Förvaltningen/bolaget har genomfört egenkontroll av regelefterlevnad och arbetet med informationssäkerhet under år 2017 på strategisk nivå genom att deklaration besvarats och godkänts i Compliance-portalen.

Ja	Nej	Kommentar
X		Nya och existerande system kontrolleras löpande vid förändringar

Säkerhet
Förvaltningen/bolaget har genomfört egenkontroll av regelefterlevnad och arbetet med säkerhet under år 2017 på strategisk nivå genom att deklaration besvarats och godkänts i Compliance-portalen.

Ja	Nej	Kommentar
X		Godkänd av förvaltningschef och inlämnad till SLL

Ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete är implementerat i verksamheten och rapporteras tertialvis till trafikförvaltningens ledningsgrupp. Allvarligare säkerhetshändelser rapportera månadsvis. Årliga mål för trafiksäkerhetsarbetet är fastställda av förvaltningschefen.

Lokal trafiksäkerhetspolicy för SL-trafiken enligt SLL:s riktlinjer finns och har uppdaterats under 2017. System för säkerhetsstyrning av trafiksäkerheten inklusive nödvändiga säkerhetsregler finns och gäller såväl internt inom trafikförvaltningen som för berörda entreprenörer. Utbildningar i trafikförvaltningens säkerhetsstyrning genomförs löpande. Löpande revisioner av både det inre säkerhetsarbetet och entreprenörernas

säkerhetsarbete genomförs enligt årlig revisionsplan. Lokal krishanteringsplan finns och är reviderad och övad under 2017. Arbete med att införa en sjösäkerhetspolicy har påbörjats under 2017.

Det systematiska brandskyddsarbetet är under översyn och uppdaterade krav implementeras löpande inom förvaltningen samt hos entreprenörer och hyresgäster. Ny riktlinje för utformning av det tekniska brandskyddet i byggnad, anläggning och fordon är fastställd i maj 2014 och uppdaterad våren 2015, riktlinjen utgör en del av kraven i det systematiska brandskyddsarbetet.

Nya förtydligade ordningsregler för SL-trafiken är framtagna och gäller sedan 1 april 2016.

Arbetet med att skapa en säkerhetsskyddsorganisation har pågått under 2017 och beräknas slutföras under 2018.

En risk- och sårbarhetsanlys rörande antagonistiska hot är genomförd under 2017.

En översyn av samtliga säkerhetsfunktioner inom trafikförvaltningen har pågått under 2017 och resultatet av översynen beräknas bli implementerat under kvartal 1, 2018.
Säkerhetssektionen stöder också i säkerhetsfrågor i olika program och projekt, såsom Röda linjens uppgradering, upprustningen av Roslagsbanan, Lidingöbanan, Saltsjöbanan och Tvärbanan.

1.3 Digitaliseringsgrad

En ny IT-avdelning bildades inom trafikförvaltningen den 1 april 2017. Avdelningen har ansvar både för att hålla samman utveckling och leverans av IT. Utöver detta även ansvar för att driva digitaliseringsfrågor inom trafikförvaltningen. Detta skapar förutsättningar för trafikförvaltningen att driva en verksamhetsövergripande digitaliseringsagenda med resenärer, medarbetare och leverantörer i fokus.
Några av de viktiga resultat som uppnåtts under 2017 är:

- fortsatt digitalisering av anläggningsdata och underhållprocesser,
- fortsatt utrullning av digitala låssystem,
- förberedelser för den kommande upphandlingen av IT-drift och underhållstjänster,
- modernisering av incident- och ärendehantering inom trafik och anläggning,
- utvecklingen av ett nytt mobilt biljettsystem,
- samt ett antal analys- och pilotstudier inom områdena Big Data, prediktivt underhåll, molnlösningar med mera.

Även om det redan nu görs stora satsningar inom digitalisering så ligger större delen av transformationen inom kollektivtrafiken framför oss. Detta innebär stora utmaningar men också möjligheter.

Ambitionen är att samordna de digitala delarna av de stora infrastruktur- och trafiksatsningarna som pågår eller är planerade att genomföras (exempelvis Röda linjen, Slussen, nytt biljett och betalsystem). Genom att redan i tidiga faser styra kraven på hantering av data som moderna fordon, stationer, banor, signalsystem, depåer mm förmår att generera, skapas en stabil grund för digitalisering. Parallellt med detta avses teknologin, kompetensen och processerna att utvecklas för att kunna erbjuda attraktiva och digitala tjänster. Ett arbete behöver startas under 2018 för att formulera lämpliga digitaliserings-KPI:er som är ensade med SLL centralt.

IT-avdelningen ansvarar för att utforma och underhålla en IT-strategi som anger vägledande mål för trafikförvaltningens IT-stöd och utgör grund för IT:s utvecklingsplan. I tillämpliga delar skall trafikförvaltningens IT-strategi och IT-arkitektur vara konforma med SLL:s styrande dokument. IT-strategin kommer att utvecklas under 2018.

Verksamhetens inflytande och ansvar över förvaltningsarbetet säkras genom IT-förvaltningsmodellens ansvarsfördelning på strategiska, taktiska och operativa nivåer. IT-systemen samlas i förvaltningsobjekt vilka ger stöd till resenärer och medarbetare inom olika verksamhetsområden.

Bilaga Mål- och verksamhetstal trafiknämnden 2017 per december **2580 Trafikförvaltningen**

TN 2017-0065

Verksamhetstal

Konsumtion	**Utfall 2017**	**Mål**	**Utfall**	**Utfall**	**Utfall**	**Utfall**	
Påstigande en vanlig vardag (tusental)	**jan-dec**	**2017**	**2016**	**2015**	**2014**	**2013**	**Kommentar**
Totalt SL-trafiken	2 744	2 742	2 716	2 651	2 615	2 575	
Tunnelbana	1 204	1 188	1 189	1 153	1 124	1 120	
Pendeltåg	319	296	310	289	288	275	
Lokalbanor	145	160	169	156	149	150	
Buss	1 075	1 097	1 047	1 053	1 054	1 030	
Konsumtion/produktion	**Utfall 2017**	**Mål**	**Utfall**	**Utfall**	**Utfall**	**Utfall**	
Antal resor (tusental)	**jan-dec**	**2017**	**2016**	**2015**	**2014**	**2013**	**Kommentar**
Färdtjänst	4 066	4 231	4 144	4 114	4 091	4 085	Totalt antal resor
Färdtjänst	68 674	70 000	69 544	69 667	68 631	69 956	Antal tillstånd, ej tusental
Sjötrafik - båtpendel	3 928	3 921	3 722	2 911	2 376	2 334	
Sjötrafik - skärgårdstrafik	1 770	1 742	1 636	1 659	1 732	1 723	
Produktion	**Utfall 2017**	**Mål**	**Utfall**	**Utfall**	**Utfall**	**Utfall**	
Antal sittplatskilometer (tusental)	**jan-dec**	**2017**	**2016**	**2015**	**2014**	**2013**	**Kommentar**
Totalt SL-trafiken	17 792	18 320	17 994	18 312	18 536	18 276	Utbud
Tunnelbana	4 483	4 490	4 444	4 488	4 384	4 317	
Pendeltåg	6 340	6 730	6 200	6 483	6 713	6430	
Lokalbanor	858	1 100	1 233	1 101	1 001	1 190	
Buss	6 111	6 000	6 117	6 239	6 438	6 340	
Tillförlitlighet	**Utfall 2017**	**Mål**	**Utfall**	**Utfall**	**Utfall**	**Utfall**	
Punktlighet (% avgångar i rätt tid)	**jan-dec**	**2017**	**2016**	**2015**	**2014**	**2013**	**Kommentar**
Tunnelbana	97,8	96,6	97,8	97,7	96,0	95,2	
Pendeltåg	89,5	92,0	91,0	90,7	91,8	91,7	
Lokalbanor	97,1	96,2	95,7	96,1	95,4	96,0	
Busstrafik	87,2	90,0	88,0	87,8	88,9	89,5	
Färdtjänst	87,8	94,0	90,0	94,0	95,0	94,0	
Sjötrafik- skärgårdstrafik	N/A	90,0	90,2	93,0	93,0	93,0	
Kvalitet	**Utfall 2017**	**Mål**	**Utfall**	**Utfall**	**Utfall**	**Utfall**	
Upplevd kvalitet - nöjd kund	**jan-dec**	**2017**	**2016**	**2015**	**2014**	**2013**	**Kommentar**
Totalt	82	75	80	78	77	74	SL-ombordundersökning
Tunnelbana	85	75	84	81	78	76	SL-ombordundersökning
Pendeltåg	73	64	68	66	72	66	SL-ombordundersökning
Lokalbanor	87	85	84	84	85	81	SL-ombordundersökning
Busstrafik	79	74	79	78	75	72	SL-ombordundersökning
Färdtjänst	84	90	83	86	87	87	AnBaro
Sjötrafik - båtpendel	97	91	96	-	-	-	SL-ombordundersökning
Sjötrafik - skärgårdstrafik	97	91	93	96	96	91	

INVESTERINGSUTFALL 2017. TRAFIKNÄMNDEN

Period Dec

	Årets investeringsutgifter (mkr)				Total utgift (mkr)					Kommentarer
	Bokfört 2017	Budget 2017	Avvikelse Bokfört - Budget	Upparb. grad 2017	Ack. total utgift t.om. 2017-12-31	Budgeterad total utgift (2017-års inv.plan)	Budgeterad total utgift (2018-års inv.plan)	Upparb. grad totalt (inv.plan 2018)	Beräknad tidpunkt färdig-ställande	
1. Specificerade objekt										
1.1Strategiska investeringar										
Tunnelbana										
Program Röda linjen	-260	950	-1 210	-27%	5 094	12 620	13 160	39%	2023	
varav teknisk anpassning C30-fordon	*122*	*0*	122		*122*	*0*	*540*	*23%*		
Program Spårdepåer	9	161	-152	5%	684	664	876	78%	2017	
Pendeltåg										
Program Pendeltåg	1 638	1 408	230	116%	11 882	12 324	12 247	97%	2019	
Program Citybanan	42	75	-33	56%	148	182	180	82%	2018	
Lokalbanor och spårvägar										
Program Spårväg City, etapp 2	339	318	21	107%	2 627	3 071	2 924	90%	2021	
Program Tvärbana Norr Solnagrenen	225	483	-258	47%	5 369	5 532	5 581	96%	2019	
Program Roslagsbanans Utbyggnad	1 398	1 070	328	131%	4 374	9 101	9 651	45%	2026	
Program Slussen (TvbSickla station, buller SB)	28	229	-202	12%	393	403	2 021	19%	2024	
Tvärbana Norr Kistagrenen	168	272	-104	62%	464	4 937	4 937	9%	2025	
Buss										
Program bussdepåer	100	465	-364	22%	2 248	3 815	3 815	59%	2025	
Bussterminal Slussen	384	20	364	0%	388	1 891	1 891	21%	2024	
Bytespunkt Gullmarsplan FUT	6	5	1	120%	7	301	301	2%	2025-2027	
Bussterminal Barkarby FUT	1	5	-4	18%	2	121	121	2%	2024	
Bussterminal Nacka Centrum FUT	3	5	-2	55%	5	520	520	1%	2025-2027	
Övergång till eldriven busstrafik	4	7	-3	59%	4	15	15	27%	2026	
Kompletterande depå Sundbyberg	0	2	-2	0%	0	3	2	0%	2025	
Trafikslagsgemensamt										
Program Slussen (Söderströmsbron)	125	34	91	364%	247	317	0	0%	2024	
SL LÅS (Program IT med säkerhetsaspekt) *	69	210	-141	33%	117	622	415	28%	2019	
Anpassning trafikstyrningssystem bef. Tunnelbana FU	2	8	-6	20%	2	229	229	1%	2020-2023	
Övergripande utredningar till befintligt system FUT	-4	5	-9	-74%	0	160	160	0%	2024-2027	
Sverigeförhandlingen	-5	12	-17	-41%	29	19	32	91%	2017	
Sjötrafik										
Tonnage för Pendelbåt och Skärgårdstrafik	0	3	-3	0%	2	228	293	1%	2025	
Summa strategiska investeringar	**4 272**	**5 747**	**-1 475**	**74%**	**34 084**	**57 072**	**59 370**	**57%**		
1.2 Ersättningsinvesteringar										
Tunnelbana										
Program Röda linjen	-28	2	-30	-1554%	115	101	101	114%	2023	
Utbyte av hissar och rulltrappor	149	192	-43	78%	359	1 500	1 500	24%	2024	
TB Kanalisation 750 V	19	30	-12	62%	131	173	173	76%	2018	
Program Spårdepåer	88	107	-19	82%	192	250	0	0%	2017	
C20 - uppgradering	120	290	-170	41%	205	1 367	1 367	15%	2023	
Hässelbygrenen	0	0	0	0%	23	1 784	1 784	1%	2025	
Skarpnäcksgrenen	0	30	-30	0%	0	204	204	0%	2021	
Förstärkning innertak Fridhemsplan	10	3	7	332%	13	197	273	5%	2018	
Upprustning Södra Götgatan	1	50	-49	2%	1	104	151	1%	2018	
Pendeltåg										
Lågfrekvent underhåll Pendeltåg X60	93	126	-33	74%	332	562	562	59%	2020	
Utbyggnad av Älvsjö depå	1	50	-49	2%	2	155	150	1%	2023	
Program Pendeltåg	0	0	0	0%	73	73	0	0%	2019	
Lokalbanor och spårvägar										
Fordon SpvC - nya A35 fordon	43	5	38	866%	43	192	192	23%	2019	
Program Roslagsbanans Utbyggnad	12	10	2	115%	573	550	0	0%	2026	
Program Slussen (åtg Saltsjöbanan)	346	343	3	101%	734	1 430	129	569%	2024	
Danviksbron	0	5	-5	3%	3	100	100	3%	2022	
Buss										
Nacka bussdepå Kil	0	1	-1	0%	0	1	0	0%	-	
Handen Bussterminal	35	70	-35	50%	42	171	185	23%	2019	
Trafikslagsgemensamt										
SL LÅS (Program IT med säkerhetsaspekt)	0	0	0	0%	316	0	0	0%	2019	
Bytespunkt Brommaplan	-1	1	-2	-142%	0	182	182	0%	-	
Trafikinformation (Realtidsinformation)	1	90	-89	1%	6	142	140	4%	2019	
Nya Spårvägsmuseet	13	90	-77	14%	28	150	210	13%	2020	
Summa Ersättningsinvesteringar	**900**	**1 494**	**-594**	**60%**	**3 191**	**9 388**	**7 402**	**43%**		
Summa specificerade objekt	5 172	7 241	-2 069	71%	37 275	66 460	66 772	56%		
Nedjustering pga planprocesser					0			*		
Justering avslutade/nedlagda projekt**	788	0	788		1 165			*		
Summa specificerade objekt	**5 960**	**7 241**	**-1 281**	**82%**	**38 440**	**66 460**	**66 772**	**58%**		
2. Ospecificerade objekt										
Strategiska investeringar	117	260	-143	45%	*	*	*	*	*	
Ersättningsinvesteringar	799	922	-123	87%	*	*	*	*	*	
Justering avslutade/nedlagda projekt	56		56	*	*	*	*	*	*	
Erfarenhetsmässig justering prognos	*	*	*	*	*	*	*	*	*	
Summa ospecificerade objekt	**973**	**1 182**	**-210**	**82%**	*	*	*	*		
Summa investeringsutgifter totalt	**6 933**	**8 423**	**-1 490**	**82%**	*	*	*	*	*	
Varav ersättningsinvesteringar	*1 700*	*2 417*	*-717*	*70%*						

*Program IT med säkerhetsaspekt har splittats
SL LÅS är det enda av de ingående projekten som är specificerat
Resterande projekt ingår fr.om Juli rapporteringen i ospecificerat.

Internkontrollplan risker 2017 - Trafikförvaltningen

Bilaga

Uppföljnng per 2017-12-31

Tertialvis rapportering av åtgärder av riskerna och ny riskbedömning efter åtgärder per april, augusti respektive december 2017

Grön Gul Röd

- Grönt = åtgärder har gett önskad effekt
- Gult = avvikelse 20 procent, det vill säga merparten av den
- Rött = har ej fått önskad effekt

						Värdering							Ny värdering med hänsyn till pågående eller utförd riskhantering					
	Riskkategori	Risk	Avdelningens mål enligt VP-uppdrag	Korresponderande mål enligt strategisk karta	Avdelning/sektion som äger risken	Effekt	Sannolikhet	Värde (effekt * sannolikhet)	Förslag till: rutiner, kontrollmoment, förebyggande åtgärder, avvärjande åtgärder	Konkretisering av åtgärdsförslagen - aktiviteter för att hantera riskerna (vid flera aktiviteter ange a, b, c osv)	Ange datum när aktiviterna beräknas vara klara (vid flera aktiviteter ange a, b, c osv)	Ange status för arbetet med att hantera risken (vid flera aktiviteter ange a, b, c osv	Effekt	Sanno-likhet	Värde effekt * sannolikhet	Datum för uppdatering av förändrad riskvärdering	Avdelning som leder arbetet med att åtgärda risken	Hur väl de åtgärder som genomförts enligt plan haft önskad effekt
47	5. Informationssäkerhetsrisk	Att viktig teknisk och adminstrativ dokumentation saknas eller ej kan återfinnas.	LS ansvarsområde enligt arbetsordningen	Effektiva processer	LS	5	4	4,47	Utveckling och utvärderinga av rutiner för dokumenthantering.	Projekt för att införa nya rutiner och systemstöd för hantering av teknisk information har inte etablerat Webforum som it-stöd för teknisk dokumentatio. Arbete pågår dock med att • framtagna arbetsprocesser stäms av med verksamheten, • tester börjar ske praktiskt i Webforum, • underlag inventeras för fullt, • vi arbetar med roller och att sätta en struktur för behörighet • vi tar fram grunderna för metadata Fortfarande finns mycket arbete kvar att göra när det gäller klargörande av hantering av teknisk produktdokumentation utöver ritningar samt drift- och underhållsdokumentation. Utöver detta kan nämnas att arbete har avslutats att kartlägga hur en ordning för avtalshantering på TF skulle kunna se ut, i enlighet med ett TF-uppdrag för 2017. Det kan också nämnas att en reviderad projektspecifikation för projekt att infora nya rutiner och systemstöd för hantering av teknisk dokumentation ska tas fram.	Planerad start för skarp drift av Webforum, såväl ritningsdelen och projektadministrationsdelen, är uppskjuten till 2018.		5	4	4,47	2018-01-04	Kansli	Kan inte bedömas innan arbetet är klart
22	12. Finansiella risker	Att leverantör av biljett- och betalsystem inte uppfyller nödvändiga krav på underhåll och utveckling.	Attraktiva resor	Ekonomi i balans	IT	5	4	4,47	FC-uppdrag i verksamhetsplan 2017 avseende SL access (TA)	IT-avdelningen har en kontinuerlig dialog med leverantören VIX. Vi har satt samman en styrmodell där IT-Dir. träffar General Manager Europé regelbundet. Vidare har VIX tecknat avtal med ett Indiskt fretag (NESS) med uppdrag att förvalta Access systemet. TF ha rbesökt NESS på plats i Indien och bedömer att det har förmåga att levrerara underhåll och förvaltning. Dock har inga leveranser ännu driftsatts från Ness, varför vi avvaktar med att sänka risken till Grön.	pågående	GUL	5	3	3,87	2018-01-11	IT	Gult
L 7	11. Personalrelaterad risk	Att Trafikförvaltningen inte förmår att rekrytera och behålla kompetent personal	Attraktiva resor / Attraktiv arbetsgivare	Organisationseffektivitet Attraktiv arbetsgivare	HR	5	4	4,47	FC-uppdrag i verksamhetsplan 2017	a) Student - deltagande ARMADA och LAVA, exjobb samt studentminge l b) Utveckling av arbetet med arbetsgivarvarumärket c) Utveckling rekryterings- och introduktionsprocess - kompetensbaserad rekrytering d) KOLL - implementering Procompetence på LS och VE e) KOLL - implementering Lärtorget hela TF klar f) Ny chefsutbildning arbetsmiljö	a) klar sommaren 2018 b) Långsiktigt arbete c) Klart till sommaren d) klart 2020 enl nuvarande plan f) Klar	Risken med att Trafikförvaltningen inte förmår att rekrytera och behålla kompetent personal ligger i att vi inte kan leverera på vårt uppdrag. Igångsatta och klara aktiviteter ska motverka detta. Arbetsmarknadsläget gör dock att vi inte kan arbeta bort hela risken. Detta är ett långsiktigt arbete.	5	4	4,47			Gult
L 8	14. Risk med anläggningstillgångar och fordon	Att Trafikförvaltningens kontroll på anläggning och fordon brister.	Attraktiva resor / Organisations effektivitet	Organisationseffektivitet	TA	5	4	4,47	FC-uppdrag i verksamhetsplan 2017	Kontroll på anläggning är ett prioriterat område i verksamhetsplanen för 2017, bland annat följs särskilt: a) FC-uppdrag för implementering av IT-avdelning samt föradlad förvaltningsmodell IT b) FC-uppdrag för BEST-A - förvaltningssystem för anläggningstillgångar (bana, el, signal, tele). IT-stöd med tillhörande arbetsprocesser. c) FC-uppdrag för Landlord - förvaltningssystem för anläggningstillgångar (fastighet). IT-stöd med tillhörande arbetsprocesser d) FC-uppdrag för teknisk information. IT-stöd med tillhörande arbetsprocesser e) TF-uppdrag för fordonsförvaltning C20. Livstidsförlängning samt strategisk fordonsförvaltning. Metodik och systemindelning. Format/mall för hur system/komponenter beskrivs i förvaltningsplanen. Definition av leveranser och kvalitetssäkrad form för underlag. Leveranstidplan för underlag till beslutade åtgärder. Projektarbete med syfte att säkra behövd livslängd främst på modell C20.	a) 2017-2018 b) 2017-2018 c) 2017-2018 d) 2017-2018 e) 2017-2019	a) En ny IT-avdelning implementerades 1 april. Implementering av föradlad förvaltningsmodell pågår enligt plan. b) Implementering av BEST-A pågår enligt plan och systemet är partiellt drifttaget. c) En fastighetssektion implementerades 1 september vilket gett ytterligare fokus på kontroll på våra fastigheter. Införande av Landlord fortgår och delas nu upp i projekt och förvaltning enligt reviderad IT förvaltningsmodell. Förvaltningsorganisationen har i nuläget inte kapacitet att ta emot alla behov av nya data och användare vilket påverkar andra delar av verksamheten. (RÖD) d) Implementering av ATHENA pågår enligt plan. Diskussion kring informationssäkerhet pågår. e) Tids- och handlingsplaner tas fram tillsammans med MTR.	5	3	3,87			Merparten av den önskade effekten är uppnådd men vissa delar kvarstår c) Det är ännu för tidigt att bedöma de konkreta effekterna av Landlords införande
L 9	8. Projektrelaterade risker	Att Trafikförvaltningens styrning av projekt brister avseende delmålen tid, kvalitet och budget	Attraktiva resor / Organisations effektivitet	Ekonomi i balans	PU	5	4	4,47	FC-uppdrag i verksamhetsplan 2017	**Effektivare projektstyrning** a) Rekrytering av kvalitetsstrateg till projektstyrning och internrevision av uppfyllnad PPH. b) införande av Safety gates för bättre persönsäkerhet. c) förbättrad rapportering både Hypergene och textuellt. d) konsultväxling för ökad styrning och bevarande av organisatoriskt minne	a) 2018-03-31 b) 2018-03-31 c) samverkan med VE och stegvisa förbättringar 2017-2018. d) fortsätter 2018	Området är fortsatt i fokus under 2018, arbetet kommer intensifieras och förvänts ge första reslutat gällande kvalitet och tid under Q2 2018 a) Kvalitetsstrateg är anställd, analys är gjord och införande av uppföljning av uppfyllnad PPH sker under Q1. b) Införande i samband med release av PPH 2018-02-23. c) Den ekonomiska uppföljningen har stärkts under året och IP har deltagit i VE:s aktiviteter med utveckling av Hypergene och finansiell dashboard. d) Under 2017 gjordes 13 konsultväxlingar och sedan starten 2015 är 31 tjänster tillsatta och 23 är vakanta.	5	4	4,47	20180102	IU	Gult

Internkontrollplan risker 2017 - Trafikförvaltningen

Bilaga

Uppföljnng per 2017-12-31

Tertialvis rapportering av åtgärder av riskerna och ny riskbedömning efter åtgärder per april, augusti respektive december 2017

Grön Gul Röd

- Grönt = åtgärder har gett önskad effekt
- Gult = avvikelse 20 procent, det vill säga merparten av den
- Rött = har ej fått önskad effekt

						Värdering							Ny värdering med hänsyn till pågående eller utförd riskhantering					
	Riskkategori	Risk	Avdelningens mål enligt VP-uppdrag	Korresponderande mål enligt strategisk karta	Avdelning/sek-tion som äger risken	Effekt	Sannolikhet	Värde (effekt * sannolikhet)	Förslag till: rutiner, kontrollmoment, förebyggande åtgärder, avvärjande åtgärder	Konkretisering av åtgärdsförslagen - aktiviteter för att hantera riskerna (vid flera aktiviteter ange a, b, c osv)	Ange datum när aktiviterna beräknas vara klara (vid flera aktiviteter ange a, b, c osv)	Ange status för arbetet med att hantera risken (vid flera aktiviteter ange a, b, c osv)	Effekt	Sanno-likhet	Värde effekt * sannolikhet	Datum för uppdatering av förändrad riskvärdering	Avdelning som leder arbetet med att åtgärda risken	Hur väl de åtgärder som genomförts enligt plan haft önskad effekt
L 3	2. Förtroenderisk	Att Trafikförvaltningen brister i överlämning mellan projekt och drift som medför trafikpåverkande konsekvenser.	Attraktiva resor	Attraktiva resor	TA	5	4	4,47	FC-uppdrag i verksamhetsplan 2017.	Trafikpåverkande projektöverlämningar följs särskilt via verksamhetsplanen för 2017, bland annat: a) FC-uppdrag för trafikstart Citybanan b) FC-uppdrag för pilotsträcka Sätra-(Alby)-Norsborg c) Arbetssätt för kravställning/överlämning/mottagande samt mall för leverabellistor har uppdaterats under Q1 2017.	a) Trafikstart 11/7-2017 b) N/A c) 2017	a) Åtgärder inför trafikstart har fått önskad effekt. Den 11/7 genomfördes en lyckad trafikstart för Citybanan! b) Ingen trafikpåverkan 2017, då tidplan för pilotsträcka är framskjuten/inställd. Mottagarforum är etablerat och arbetssätt enligt c) nedan följs. Delmål att Norsborgsdepän skulle tas emot 15 december 2017 hölls. Depän mottagen enligt plan. c) Implementering pågår, arbetssätt och leverabellistor används av nu av ett flertal projekt.	5	3	3,87			Åtgärder har gett önskad effekt
L 15	5. Informationssäkerhetsrisker	Att operativsystem i Trafikförvaltningens IT-miljö upphör att fungera	Attraktiva resor	Organisationseffektivitet	IT	5	4	4,47	Kontinuerligt arbete med uppdatering	Majoriteten av "end of life" servrarna är utbytta. Plan finns för resterande. Speciell miljö för servrar som ej uppfyller våra säkerhetskrav har etablerats och vid misstanke om säkerhetsrisker med avseende på bland annat utadaterade operativsystem placeras dessa servrar i denna miljö (komposten).	pågående	Grön	5	2	3,16	2018-01-11	IT	Grönt
46	4. Operativa risker (avser efterlevnadsrisker)	Att TF inte följer lagen om säkerhetsskydd fullt ut.	LS ansvarsområde enligt arbetsordningen	Säker kollektivtrafik	LS	6	3	4,24	Utveckling av organisation, rutiner och processer enligt särskild plan.	a) Konsultuppdrag uppstartat inom LS SÄK med att ta fram säkerhets-skyddsplan och uppdatering av säkerhetsskyddsanalysen från 2015. b) Säkerhetsdirektören går MSB/SÄPO utbildning för säkerhetsskyddschefer	a) Klart 2018-03-31. b) Klart 2017-05-19 (genomfört).		5	3	3,87	2017-12-22	Säkerhet	Kan inte bedömas innan projektet är klart
L 2	3. Strategiska risker	Att Trafikförvaltningens bristande helhetsperspektiv resulterar i felprioriteringar och bristande leveranser	Övergripande	Ekonomi i balans	SU	4	4	4,00	Utvecklad rutin för styrning och samrodning	a) Färdigställande av utvecklingsplaner (lokalbanor, sjötrafik, färdtjänst). b) Implementara systemtänkande med metod för systemanalys och prioritering av åtgärder.	a) Q4 2017 lokalbanor (RB), 2018 Q4 sjötrafik, lokalbanor (SB) 2019 övriga lokalbanor (spårväg) samt färdtjänst. b) Metod för systemanalyser kommer att tas fram under våren 2018 och bedöms vara implemneterad till Q4 2018.	a) Grön (enligt plan) b) Gul (tidplanen är förskjuten)	4	3	3,46	2018-01-08	SU	Rött
L13	1. Omvärldsrisker	Sabotage och intrång	Attraktiva resor / Organisations effektivitet	Attraktiva resor	LS	6	2	3,46	Enligt särskild handlingsplan.	a) En särskild risk- och sårbarhetsanalys antagonistiska hot genomförs med konsultstöd för tunnelbanenätet. b) Läge 2017-12-21: Arbetet avslutat och resultatet överlämnat till FC och ska föredras i TFLG för beslut om åtgärder.	a) Rapporten klar 2017-11-17 b) Beslut om åtgärder kv 1-2018		6	2	3,46	2017-12-22	Säkerhet	Kan inte bedömas innan arbetet är klart
2	3. Strategisk risk	Att kollektivtrafikens drifts- och investeringskostnader ökar pga en tätare stadsbild.	Ekonomi i balans	Ekonomi i balans	SU	4	3	3,46	Bevaka kollektivtrafikens intressen i kommunernas stadsutvecklingsprojekt i tidiga skeden.	a. Behovsanalyser i tidigt skede för att klar- och synliggöra kollektivtrafikens intressen/behov b. Utökning av antalet samhällsplanerare bedriver tidig dialog med kommunerna med förstärkning av den centrala sektorn c. Framtagande av intern process för hantering av depåer och terminaler d. Framtagande av prioriteringsgrund för vilka projekt som prioriteras i kommunsamverkan e. Utvecklad samverkan och förbättrad dialog i tidigt skede med Stockholm stad, strukturerad dialog på fler nivåer inom organisationerna.	a. Görs löpande inom uppdraget "Samhällsplanering och kommunkontakter". b. Rekrytering av ytterligare en samhällsplanerare enligt beslut dec 2016. Klart i dec 2017 . c. Arbete pågår för buss. Motsvarande ska påbörjas för sjötrafik. Planeras klart till sommaren 2018. d. Behovsgrupp startar upp under 2018 med grundbemanning av CPlan, CFU, CTIU och gruppledare på SU e. TF-internt arbete påbörjas under hösten 2017	a. Gul b. Grön c. Gul d. Gul e. Gul	4	3	3,46	2018-01-08	SU	Rött
L 6	4. Operativ risk	Att Trafikförvaltningens förmåga att följa upp avtal, brister.	Organisationseffektivitet	Utvecklad intern kontroll	TA	4	3	3,46	Utveckling och implementering av rutin för avtalsuppföljning	a) Gemensamt arbetssätt för avtalsuppföljning finns tillgängligt under Stöd på intranätet (information och styrande dokument) och uppdateras när arbetssätt utvecklas/revideras. b) Förstärkta utbildningsinsatser planeras med start höst 2017, uppföljning av deltagande via SLL:s lärportal. c) Förstärkt information kring stödfunktioner för internkontroll, ekonomi-, risk- och juridikfrågor. d) Respektive sektion anpassar organisation och verksamhetsrutiner för strukturerad och effektiv uppföljning av respektive avtal.	a) Löpande b) 2017-12-31 samt löpande. c) Via utbildningsinsatser och intranät. d) Löpande	a) Pågår löpande. b) Pågår, Lärtorget implementeras 1 oktober. c) Pågår, och samordnas med implementering av Lärtorget. d) Pågår, med fokus på arbetsprocesser för uppföljning av underhållsavtal Trafikavdelningen kommer under 2018 att samla utvecklingsprojekt avseende arbetssätt och processer för förvaltning av avtal och kontroll på anläggning i ett program för gemensamt arbetssätt.	4	2	2,83			Merparten av den önskade effekten är uppnådd men vissa delar kvarstår
L 21	2. Förtroenderisk	Att Trafikförvaltningen uppfattas ge bristande leveranser vilket medför sviktande förtroende för verksmaheten.	LS ansvarsområde enligt arbetsordningen	Ökat kollektivt resande, Nöjda resenärer, Effektiva processer	LS	4	3	3,46	Utveckling av rutiner för proaktiv kommunikation	I vp definieras åtgärder främst inom grupp Press som syftar till ökad proaktivitet. Dessa genomförs enligt plan och omfattar medieträning, förstärkta kontaktytor mellan avdelningar och verksamheter, samordning av kommunikation inom kritiska frågor samt systematisk omvärdsbevakning ur ett medieperspektiv	Åtgärder genoomförda. Risken blir aldrig lägre än så här men hanteras och minimeras		3	3	3,00	2018-01-05	Kommunikation	Löpande arbete.

Internkontrollplan risker 2017 - Trafikförvaltningen

Bilaga

Uppföljnng per 2017-12-31

Tertialvis rapportering av åtgärder av riskerna och ny riskbedömning efter åtgärder per april, augusti respektive december 2017

Grön Gul Röd

- Grönt = åtgärder har gett önskad effekt
- Gult = avvikelse 20 procent, det vill säga merparten av den
- Rött = har ej fått önskad effekt

	Riskkategori	Risk	Avdelningens mål enligt VP-uppdrag	Korresponderande mål enligt strategisk karta	Avdelning/sektion som äger risken	Värdering: Effekt	Värdering: Sannolikhet	Värdering: Värde (effekt * sannolikhet)	Förslag till: rutiner, kontrollmoment, förebyggande åtgärder, avvärjande åtgärder	Konkretisering av åtgärdsförslagen - aktiviteter för att hantera riskerna (vid flera aktiviteter ange a, b, c osv)	Ange datum när aktiviterna beräknas vara klara (vid flera aktiviteter ange a, b, c osv)	Ange status för arbetet med att hantera risken (vid flera aktiviteter ange a, b, c osv)	Ny värdering med hänsyn till pågående eller utförd riskhantering: Effekt	Sanno-likhet	Värde effekt * sannolikhet	Datum för uppdatering av förändrad riskvärdering	Avdelning som leder arbetet med att åtgärda risken	Hur väl de åtgärder som genomförts enligt plan haft önskad effekt
L 4	9. Upphandlingsrisk	Att en överhettad leverantörsmarknad föreligger	Attraktiva resor/Ekonomi i balans	Ekonomi i balans	PU	3	4	3,46	Utvecklade rutiner för kostnadsanalys och genoomförande	a) Genomföra leverantörsträff för att informera marknaden om kommande upphandlingar	2017-10-26	Välbesökt leverantörsträff med 227 deltagare inom bygg och anläggning från både inom- och utomeuropeiska länder. 74 procent av deltagarna uttryckte stort intresse för de presenterade affärerna och 83 procent uttryckte ett generellt intresse för deltagande i SLL:s upphandlingar. 98.9 procent uttryckte intresse för att komma till kommande leverantörsdagar. Leverantörsdagen genomförd tillsammans med FUT den 26 oktober 2017.	3	3	3,00	2017-12-21	IU	Effekten av åtgärden får anses uppnådd och sannolikheten för att risken ska utfalla bedöms som mindre efter den respons som leverantörsdagen fick inom bygg och anläggning. Därutöver finns signaler i omvärlden att bostadsbyggandet går ned vilket om så är fallet kommer att minska överhettningen på marknaden.
L 18	2. Förtroenderisk	Att oegentligheter drabbar Trafikförvaltningen	Utvecklad internkontroll	Organisationseffektivitet	LS	3	4	3,46	Enligt särskild handlingsplan.	2016 år projekt är under avslutande innebärande att vi då har tagit oss igenom hela organisationen avseende ett intern utbildningslyft. Justeringar kommer ochs att ske avseende det styrande dokumentet.	Q3 2017 och därefter löpande arbete		3	3	3,00	2017-08-31 Klar	Juridik	Utbildnings-insatsen bedöms ha haft önskad effekt
48	9. Upphandlingsrisker	Att Trafikförvaltningen gör otillåtna direktupphandlingar	LS ansvarsområde enligt arbetsordningen	Ekonomisk hushållning, Utvecklad internkontroll	PU	5	2	3,16	Utveckling av processer och rutiner	Utveckla kontroll och uppföljning av inköp på TF. För att kunna möjliggöra kontroll och uppföljning av att inköp inte genomförs som otillåtna direktupphandlingar behöver ett systemstöd tas fram. a) Ett uppdrag har lagts på PU att utreda beställningssystem, för hantering av inköp på trafikförvaltningen Uppdraget innebär att identifiera vad som behöver utvecklas avseende systemstöd kopplat till nyttor, vem som ska leda vidareutveckling av systemstödet, vilka som är intressenter (kravställare/användare) samt vem som bör förvalta systemstödet. b) Beslut har fattas av landstingsdirektören att varje förvaltning ska utse en person som beslutsfattare för alla direktupphandlingar över 1000 kronor. TF har utsett beslutsfattare och infört ett inköpsstöd som handlägger direktupphandlingsbehoven över 1000 kronor. Funktionen har införts från den 1 december.	2017-11-30	a) Slutlig rapport är framtagen och föredragen för förvaltningsledningen. Beslut är fattat om fortsatt utveckling av beställningssystem. Uppdrag ligger i VP 2018, IU TF 02/18 Utveckling av områdena inköp och upphandling. IU och IT leder, övriga avdelningar deltar. Under 2018 ska genomförd behovsanalys/utredning tas vidare till fortsatt utredning och anskaffning/införande av beställningssystemet. Projektet genomförs av IT med stor medverkan av IU som verksamhetsägare. b) Landstingsdirektörens beslut är implementerat från den 1 december och innebär en kontroll av samtliga direktupphandlingsbehov över 1000 kronor och minskar risken för otillåtna direktupphandlingar till en mycket liten nivå. Beslutets efterlevnad kommer att följas upp under 2018 vilket ytterligare kommer att reducera risken för kommande otillåtna direktupphandlingar.	5	1	2,24	2017-12-21	IU	a) Önskad effekt uppnås först när beställningssystemet är anskaffat och implementerat. b) Önskad effekt uppnås redan vid implementeringen från 1 december. En viss rest kommer givetvis att kvarstå men kommer att omhändertas under 2018 när efterlevnaden av beslutet följs upp.
43	2. Förtroenderisk	Att brist i krishanteringsförmågan föreligger	LS ansvarsområde enligt arbetsordningen	Säker kollektivtrafik, Ökat kollektivt resande, Nöjda resenärer, Effektiva processer	LS	5	2	3,16	Regelbundna krisövningar och utvärdering av dessa.	a) Kontinuerliga krisövningar b) Ajourhållning av krisledningsplanen c) Anskaffning av krisledningsverktyg	a) Motspelsövning genomförd 20/12-2016, table-top-övning genomförd 7/6-2017, informationssäkerhetsövning genomförd 13/11-2017 b) Ajourhållning av kris-ledningsplanen inkl kontakt-listan sker löpande. Senast version med delvis nya roller utgiven 2017-11-09. c) Val av krisledningsverktyg klart kv1-2018. (Läge 2017-12-21: informationssäkerhets-klassning och bedömning av nytt system godkänd, jämförelse med MSB:s system WIS pågår).		5	2	3,16	2017-12-22	Säkerhet	Löpande arbete.
45	4. Operativa risker / efterlevnad	Att Trafikförvaltningen inte kan följa den nya EU-lagstiftning som kommer att ersätta PUL	LS ansvarsområde enligt arbetsordningen	Utvecklad internkontroll	LS	5	2	3,16	FC-uppdrag i verksamhetsplan 2017	Separat projekt pågår	2018		5	3	3,87	2017-12-31	Juridik	Kan inte bedömas innan arbetet är klart
26	1. Omvärldsrisker	Att extrema väderförhållanden stoppar trafiken under en längre tid	Attraktiva resor	Organisationseffektivitet	TA	5	2	3,16	Bevakas löpande.	Löpande åtgärder innefattar bland annat a) Veckomöte med regionen inklusive information om vattenstånd och väder b) Veckomöte med trafik- och infrastrukturentreprenörer c) Årlig genomgång av respektive entreprenörs förberedelser inför vintersäsongen	Samtliga åtgärder pågår löpande	Samtliga åtgärder pågår löpande	5	2	3,16			Merparten av den önskade effekten är uppnådd men vissa delar kvarstår
34	4. Operativ risk	Att fel uppstår i redovisning och rapportering avseende fastigheter.	Effektiva processer	Ekonomi i balans	VE	3	3	3,00	Åtgärder enligt Verksamhetsplan 2017.	a) Etablera fastighetssektion b) Slutföra fastighetsutredningen och implettera identifierade åtgärder inom de sex arbetsområdena. c) Fylla vakanser	Under 2017	a) Inrättande av en fastighetssektion klart. b) Arbetet med fastighetsutredningen fortskrider och åtgärder införds enligt plan. c) omfattande rekrytering för att möta kraven inom fastighetsområdet pågår	3	3	3,00			Gult
36	4. Operativa risker	Att Trafikförvaltnignen kortsiktigt inte förmår nå resultatkravet avseende ekonomi i balans	Organisationseffektivitet	Ekonomi i balans	VE	3	2	2,45	Löpande arbete med planering, uppföljning och prognos.	De operativa riskerna följs upp månatligen vid ekonomisuppföljningsmöten både vad avser investeringar (IP,IT,TA) och resultaträkning. Prognoser upprättas 4 ggr per år för att även där säkerställa att TF har en ekonomi i balans	Åtgärder genomförda. Månatligt löpande arbete	Grön	3	1	1,73			Grönt