Region Stockholm

Diarienummer
LS 2018-0696
TN 2017-1126



Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

Verksamhetsplan 2019

Innehållsförteckning

Sammanfattning 4

1. Inledning 6
1.1 Omvärldstrender 6
1.2 Verksamhetsmässiga förutsättningar 9
1.3 Ekonomiska förutsättningar 10

2. Verksamhet 12
2.1 Verksamhetsfakta 12
2.2 Styrning inom nämnd/bolag 13
2.3 Mål, indikatorer och målvärden 14
2.3.1 Mål för kärnverksamheten 14
2.3.1.1 Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem 14
2.3.1.2 Attraktiva resor 16
2.3.1.3 Trygga resor 19
2.3.1.4 Effektiva resor 19
2.3.1.5 Tillgänglig och sammanhåll region 20
2.3.2 Koncerngemensamma mål 22
2.3.2.1 Stockholmsregionen ska vara Europas mest attraktiva tillväxtregion 22
2.3.2.2 En hållbar region Stockholm 23
2.3.2.3 Region Stockholm ska vara en attraktiv arbetsgivare 25
2.3.2.4 Långsiktigt hållbar ekonomi 26
2.4 Uppdrag och aktiviteter 27
2.5 Lokala mål och indikatorer 29
2.6 Avtal och överenskommelser 30
2.7 Verksamhetstal övriga 31
2.8 Internkontrollplan 2019 31
2.9 Regelefterlevnad 33
2.9.1 Styrande dokument 33
2.9.2 Säkerhet och krisberedskap 34
2.9.3 Anti-korruption 36
2.9.4 Miljö och social hållbarhet 37

3. Ekonomi 40
3.1 Resultatbudget 40

3.1.1 Intäkter 44
3.1.2 Kostnader 45
3.2 Budgeterad balansräkning 49
3.3 Investeringar 50
3.4 Specificerade strategiska investeringar 53

Bilaga 1 – SL Koncernen 64

Bilaga 2 – Waxholmsbolaget 65

Bilaga 3 – Specificerade ersättningsinvesteringar 66

Bilaga 4 – Uppdrag från Region Stockholms budget 2019 72

Bilaga 5 – Trafikförvaltningens aktiviteter med FC-fokus 75

Sammanfattning

Stockholms befolkning beräknas växa med 50 procent de kommande 30 åren. Region Stockholm är en av de främsta aktörerna i säkerställandet av en fortsatt väl fungerande region under denna tillväxtfas. Kollektivtrafiken, som är en viktig del i Region Stockholms uppdrag, utvecklas därför i hög takt och med omfattande ambitioner. Inom Region Stockholm ansvarar trafiknämnden för kollektivtrafikverksamheten och verksamheten genomförs inom trafikförvaltningen. Trafikförvaltningen har således ett betydelsefullt och utmanande uppdrag – att hjälpa regionen och dess invånare på resan framåt.

Åtta av tio resenärer är nöjda med dagens kollektivtrafik. Genom en stabil leverans av trafik, som utvecklas och anpassas efter resenärens behov kan andelen bibehållas. Trafikleveransen förutsätter en väl fungerande anläggning. Under 2019 är det fortsatt fokus på att upprätthålla anläggningens funktion och värde genom systematiskt underhålls- och reinvesteringsarbete.

För att möta en växande region behöver kollektivtrafiken utvecklas hållbart. Omfattande satsningar sker därför på kapacitetsförstärkningar, framkomlighet, tillgänglighet, säkerhet och än mer miljövänliga lösningar. Mobilitetstjänster och förbättrade möjligheter till blandpendling innebär ett breddat synsätt på kollektivtrafik från dörr till dörr, anpassat även till morgondagens behov.

Under 2019 kommer de nya tunnelbanetågen C30 att tas i trafik. En ny pendeltågsstation invigs vid den nya stadsdelen Vega. Busstrafiken utökas och pendelbåtstrafiken får fler turer. Det blir enklare att köpa biljett i trafiken då första steget i utvecklingen av en ny biljett- och betallösning införs. Mobila kundtjänstteam kommer att ge bättre service till resenärerna vid störningar.

Tunnelbanan byggs ut och det börjar märkas konkret vid Gullmarsplan, i Nacka och i Barkarby. Vid Stockholms ström pågår upprustning av dagens tunnelbana, för framtida stabilitet. Vid Slussen pågår arbetet med en ny bussterminal, på en för resenärer viktig daglig knutpunkt. Tvärbanan byggs ut till Kista och Roslagsbanan byggs ut med dubbelspår och nya fordon.

Samtidigt ska regionens invånare varje dag ha en fungerande vardag och bland annat kunna ta sig till arbete, med smidig och pålitlig kollektivtrafik. Fungerande ersättningstrafik och god information om störningar och trafikpåverkan är nödvändigt för att resenärer ska fortsätta se kollektivtrafik som ett smidigt, attraktivt alternativ.

Kollektivtrafiken är till för alla. Tillgänglighet och trygghet måste vara god för att ge alla invånare möjlighet till enkelt resande. Kollektivtrafikens centrala roll i människors livspussel ställer krav på lyhördhet och dialog; med resenärer, med intresseorganisationer, näringsidkare och leverantörer. Och inte minst med regionens kommuner.

Trygghetsarbetet är fortsatt viktigt för en attraktiv kollektivtrafik och ett flertal trygghetsinsatser planeras för 2019. Under året ska trafikförvaltningen bland annat fortsätta arbetet med att utveckla trygghetscentralen, införa och bygga ut trygghetskameror i trafiken samt införa spårbeträdandelarm, fler trygghetsresurser och ordningsvakter samt utökade biljettkontroller. Försök med flexibla nattstopp i busstrafiken kommer också att genomföras. Förvaltningen ska under 2019 fortsätta arbetet med att tillgängliggöra kollektivtrafikens ytor för kulturaktörer i syfte att öka den upplevda tryggheten för både personal och resenärer.

En tät samverkan med regionens kommuner är en viktig förutsättning för fortsatt utveckling av ett attraktivt och kostnadseffektivt trafikutbud, inte minst i anslutning till stora trafikupphandlingar och vid utveckling av framtidens trafik. Genom god samverkan skapas möjligheter att möta till exempel landsbygdstrafikens specifika behov, visioner för framtidens skärgårdstrafik och inte minst de specifika utmaningar kring framkomlighet och krav på minskad trängsel som är påtagliga i Stockholms innerstad och närområden.

Att på ett bra sätt kunna resa med kollektivtrafiken lägger grund för förbättrat mänskligt liv och rörelse och bidrar därmed till fortsatt tillväxt och utveckling av Stockholmsregionen som en av Europas mest moderna, expansiva och attraktiva storstadsregioner. Målsättningen är att kollektivtrafikens kapacitet ska öka kraftigt de kommande 30 åren mellan norr och söder, och därmed möta en stark tillväxt i antalet resenärer, minska trängseln, och samtidigt leda till en ökad marknadsandel.

Kollektivtrafik är det smarta alternativet för god miljö och minskad trängsel. Därför fortsätter utvecklingen av fler klimatsmarta lösningar för allt från drivmedel till källsortering. Att fortsatt berätta om den gröna, goda resa som kollektivtrafiken möjliggör, skapar stolthet och engagemang hos invånare och medarbetare.

Trafikförvaltningen ska vårda och utveckla kollektivtrafiken inom givna ekonomiska ramar. Vi ska nyttja tilldelade resurser så att mesta möjliga skattepengar går till kollektivtrafiken och utveckling av denna. Det gör vi med ödmjukhet och respekt, genom fortsatt utveckling och effektivisering av organisation och arbetssätt.

1. Inledning

Stockholms befolkning beräknas växa med 50 procent de kommande 30 åren. Region Stockholm är en av de främsta aktörerna i säkerställandet av en fortsatt väl fungerande region under denna tillväxtfas. Kollektivtrafiken, som är en viktig del i Region Stockholms uppdrag, utvecklas därför i hög takt och med omfattande ambitioner. Inom Region Stockholm ansvarar trafiknämnden för kollektivtrafikverksamheten och verksamheten genomförs inom trafikförvaltningen.

Trafikförvaltningen har således ett betydelsefullt och utmanande uppdrag – att hjälpa regionen och dess invånare på resan framåt. Uppdraget genomförs genom att ansvarsfullt upphandla och utveckla kollektivtrafik utifrån resenärens och regionens behov i ett välskött och robust system och inom givna ekonomiska ramar. Detta är kärnan i uppdraget – idag och på lång sikt.

I budget 2019 görs tydliga prioriteringar för en starkare Stockholmsregion och för att nå Region Stockholms vision om att vara en attraktiv, hållbar och växande Stockholmsregion med frihet för invånarna att själva utforma sina liv och fatta avgörande beslut. Trafikförvaltningen har i uppdrag att omsätta budgeten till en verksamhetsplan som ska tas fram i enlighet med regionledningskontorets anvisningar och riktlinjer. Verksamhetsplanen ska därefter godkännas i trafiknämnden och därefter i regionfullmäktige.

I detta inledande kapitel redogörs för aktuella omvärldstrender samt trafikförvaltningens verksamhetsmässiga och ekonomiska förutsättningar för att kunna leverera på kärnuppdraget och bidra till regionens vision.

1.1 Omvärldstrender

Trafikförvaltningens förmåga att leverera på kärnuppdraget och bidra till visionen om en attraktiv, hållbar, och växande Stockholmsregion påverkas av såväl omvärldens utveckling som verksamhetsmässiga- och ekonomiska förutsättningar. Nedan beskrivs övergripande några av de viktigaste förutsättningarna.

Globalisering
Globaliseringens effekter i kollektivtrafiken medför bland annat att marknaden i större utsträckning präglas av stora, internationella aktörer. Som en följd kommer kraven på harmonisering av regelverk att öka, komplexiteten i upphandlingar att öka och nya kompetenskrav växer fram.

Regional tillväxt
Stockholms starka befolkningsutveckling, demografin och den ekonomiska utvecklingen kommer att öka efterfrågan på kollektivtrafik. Kommande år

genomför Region Stockholm historiskt stora investeringar i Stockholmsregionens kollektivtrafik. Förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT) bygger ut tunnelbanan mot Barkarby, Nacka och Arenastaden. Ramavtalet för Sverigeförhandlingen har fastställts genom regeringens beslut om den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastruktur för perioden 2018–2029 som innebär att fyra kollektivtrafikutbyggnader och 200 000 nya bostäder ska tillkomma i Stockholms län. Enligt avtalet startar genomförandeprojekt för tunnelbanan Fridhemsplan-Älvsjö år 2022, för Spårväg syd år 2024 och för Roslagsbanan år 2026.

Samplanering mellan olika regionala aktörer avseende bostadsbyggande, infrastruktur och kollektivtrafik blir fortsatt viktigt för att nå målen i den regionala utvecklingsplanen (RUFS 2050) och det regionala trafikförsörjningsprogrammet (TFP). Stockholms läns landstings (SLL) förändring till Region Stockholm år 2019 med ansvar för regionens länsplan och underlag till nationell plan innebär utvecklingspotential men samtidigt utmaningar i förändrade arbetssätt, samverkan och beslutsfattande.

Digitalisering
Stockholms läns invånare hör till de mest digitaliserade i världen vilket kommer att leda till större förväntningar på utbudet av tjänster som vägleder dem till och i kollektivtrafiken. Kraven på förbättrad trafikinformation och enkel och överskådlig biljetthantering ökar. Digital teknik kommer också att möjliggöra ett effektivare och mer proaktivt underhåll av infrastruktur och fordon i framtiden.

De trafikhuvudmän som kan erbjuda fullt biljettsortiment i mobilen ser snabbt en överflyttning från andra kanaler till den mobila. Resenären vill i allt större grad själv köpa och hantera sina biljetter och då kanske framför allt via mobilen.

Värdering- och livsstilar
Befolkningen, äldre som yngre i Stockholmsregionen, kommer att i allt högre grad karaktäriseras av individualism. Att möta individuella behov med en kollektiv tjänst kommer att bli en allt större utmaning. I takt med att tidsbristen upplevs som allt större kommer krav ställas på att restiden kan fyllas med meningsfulla aktiviteter för att optimera tidsanvändningen. Med hjälp av digitaliseringens framväxt kommer exempelvis möjligheten öka att skräddarsy såväl trafikinformation som sätt för resenärerna att köpa sin resa.

Hållbarhet
Hållbarhetsbegreppet vidgas och nya krav ställs på att skapa ett samhälle som tar såväl miljömässigt som socialt ansvar. Ett globalt växande energibehov och en tilltagande klimatkris förändrar förutsättningarna för transportsektorn. Ett paradigmskifte väntar där fokus ligger på att skifta bort från de fossila bränslena till förnybar energi. Elektrifieringen av vägtrafik är än så länge i sin linda men utvecklingen kommer att gå fort. Även energieffektivisering kommer att bli centralt för att minska transporternas klimatpåverkan. Befintliga trafikkoncept kommer att utvecklas med fokus på hållbarhet och kapacitet. Förutom den miljömässiga hållbarheten så blir även den sociala hållbarheten viktigare för att skapa en tillgänglig och sammanhållen region.

Arbetsmarknaden i Stockholmsregionen
Arbetsmarknaden i Stockholm är mycket god och konkurrensen om arbetskraft ökar. Arbetet med rekrytering kommer att vara utmanande och resurskrävande kommande år. En särskild utmaning de närmaste åren blir trafikförvaltningens resurssättning för att klara av upphandlingar av flera omfattande trafikavtal och underhållsavtal, vars resultat påverkar framtida trafikdriftskostnader under lång tid.

Investeringsprojekten i Stockholmsregionen präglas av samordning med många olika intressenter. Byggmarknaden avtar i intensitet samtidigt som Trafikverket aviserat satsningar på omkring 700 miljarder kronor inom ramen för den nationella planen för infrastruktur 2018-2029, med ett ökat fokus på järnväg. Satsningen kommer att påverka trafikförvaltningens möjlighet att upphandla och rekrytera resurser. Den starka samhällsutvecklingen innebär också fortsatta utmaningar att bygga med bibehållen kvalitet i trafikförsörjningen, då avstängningar ofta krävs och framkomligheten på grund av andra aktörers arbeten innebär utmaningar. Planfrågor och bygglovsprocesser i kommunerna fortsätter att präglas av utmaningar.

Trafikkoncept
Begreppet kollektivtrafik utvidgas och ger rum för andra typer av kollektivt resande som bilpooler, cykel, organiserad samåkning, alla varianter ingår i begreppet Mobilitet eller MaaS (Mobility as a Service). Öppen data, trafikinformation tillgänglig för fler, är en förutsättning för framtidens mobilitet. Kombinationslösningar i form av kollektivtrafik, färdtjänst, hyrcyklar och bilpooler, tillsammans med smart trafikinformation, kan bli framtida lösningar. Automatiseringen kommer att öka, ett exempel är självkörande bussar som redan idag testas i Barkarbyområdet. Samtidigt

kan en ökad automatisering innebära en minskad personaltäthet vilket kan påverka vissa resenärsgrupper negativt.

1.2 Verksamhetsmässiga förutsättningar

För att trafikförvaltningen ska klara sitt uppdrag, nå uppsatta mål, och säkerställa långsiktig leveransförmåga krävs insatser inom flera förutsättningsskapande verksamhetsområden.

Samverkan med viktiga intressenter
Trafiknämnden levererar kollektivtrafik i samspel med övriga samhället. Trafikutbudet behöver utvecklas i takt med att länet och kommunerna växer. Framkomligheten påverkas av utbyggnader och förbättringar i vägnät och annan infrastruktur. Pendeltåg delar system med fjärrtåg och godståg, och påverkas av hur väl den statliga infrastrukturen fyller sin funktion. Investeringar i ny infrastruktur sker ofta i komplexa miljöer och tillsammans med andra, till exempel i Slussen. Dessa beroenden gör det nödvändigt att samverka och föra tät dialog med viktiga intressenter, särskilt kommuner, men också att följa och analysera förändringar i omvärlden. Övertagandet av det regionala utvecklingsansvaret från Länsstyrelsen och bildandet av region per den 1 januari 2019 lyfter också fram utvecklingspotential inom detta område och trafikförvaltningen ska delta aktivt i utvecklingen av den regionala samverkan under 2019.

Långsiktiga, effektiva relationer med leverantörer
Trafikförvaltningen är en beställarorganisation. För att nå uppsatta mål avseende såväl trafikleverans som underhåll och utveckling av kollektivtrafiksystemet, är trafikförvaltningen beroende av sina leverantörer. Att säkra och bygga goda relationer med dessa är nödvändigt. Men det krävs även god avtalsuppföljning samt goda rutiner för systematisk bevakning och analys av marknadshändelser som kan påverka avtalen. På detta sätt säkras långsiktiga, effektiva relationer med leverantörer, även i tider av förändring. Utveckling av en tydligare struktur för dialog med stora leverantörer ska implementeras med början 2019 och bidra till ökad kvalitet i både analys, avtalsuppföljning och resultat.

Sund ekonomi i balans
Det växande kollektivtrafiksystemet innebär fortsatt höga krav på ekonomisk hushållning och ett kontinuerligt effektiviseringsarbete för att klara av att i framtiden bära de kostnader som följer av dagens och morgondagens investeringar. Under 2019 kommer en effektiviseringsplan som stöd för arbetet att tas fram för trafikförvaltningen. Det arbete som pågår med konsultväxling, och som tillsammans med andra insatser syftar till att minska konsultanvändningen, kommer också att fortsätta. För att säkerställa kvalitetsmässigt goda beslutsunderlag samt ökad effektivitet i

verksamheten och dess leveranser krävs också att trafikförvaltningen stärker systemstöd, datahantering och analyskapacitet.

Systematiskt arbete med kompetensförsörjningen
Trafikförvaltningen verkar i en bransch där konkurrensen om kvalificerade medarbetare är hård. Trafikförvaltningen konkurrerar med såväl privata aktörer, som andra offentliga organisationer i att attrahera och behålla medarbetare och resurser. För att kunna leverera med hög kvalitet i en god arbetsmiljö krävs systematiskt arbete med kompetensförsörjning. Trafikförvaltningen måste också säkerställa gott ledarskap och engagerade medarbetare, bland annat genom arbete med värderingar och organisationskultur. Under 2019 är beslut om en första version av en gemensam kompetensförsörjningsplan för trafikförvaltningen prioriterat.

1.3 Ekonomiska förutsättningar

Grundförutsättningen för att klara kollektivtrafikens utveckling är att trafikförvaltningen[1] har en ekonomi i balans. Ordning och reda i finanserna skapar möjlighet att göra ansvarsfulla satsningar både för att ta hand om det Region Stockholm redan har, kraftsamla för att bygga nytt samt ta en ny, aktiv roll i samhällsbygget. En viktig utgångspunkt för trafikförvaltningen i kommande års arbete är att trafiknämndens ekonomi är långsiktigt hållbar, att resurserna används effektivt och att resenärer och skattebetalare får bästa tänkbara valuta för sina pengar.

Trafikförvaltningen har för år 2019 inklusive 2020-2022 en budget i balans i enlighet med regionfullmäktiges (dåvarande landstingsfullmäktige) beslutade resultatkrav. Den budgeterade genomsnittliga utvecklingstakten av verksamhetens kostnader (exklusive kapitalkostnader) per år från 2018 till 2022 uppgår till 2,2 procent, vilket ska jämföras mot det mål om max 3,3 procent som enligt regionen är förenlig med god ekonomisk hushållning. Kapitalkostnaderna beräknas öka i snitt med 9,8 procent mellan 2018-2022 och har en accelererande tendens under perioden beroende på driftsättningstakten av flera stora investeringsprojekt.

För att klara de viktiga infrastruktursatsningarna inklusive utökad trafikering, och de ökade resultatkraven i enlighet med 2019 års budget för Region Stockholm krävs fortsatt fokus på kostnader genom bland annat effektivisering av avtal och administration samt effektiv konsultanvändning. Intäkterna behöver också stärkas. Uppfyllelse av resultatkrav förutsätter en bibehållen skattefinansieringsgrad kring 50

[1] Med trafikförvaltningen avses i detta avsnitt de enheter som trafiknämnden ansvarar för (trafikförvaltningen, AB SL med dotterbolag samt Waxholmsbolaget). Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) redovisar separat till trafiknämnden.

procent och justering av biljettpriserna i takt med prisutvecklingen i samhället, och ett fortsatt ökat anslag i samma takt som tidigare år.

Investeringsvolymen uppgår till 49 087 mkr åren 2019-2028, med tyngdpunkt på de inledande åren. En viss förskjutning av investeringar har skett från 2017 och 2018 till nuvarande planperiod. Skälen är bland annat förskjutningar i detaljplaner och produktionsstarter samt svårigheter att upphandla kvalificerade entreprenörer. Investeringsvolymen för 2019 uppgår till 6 091 mkr varav 30 procent är ersättningsinvesteringar.

2. Verksamhet

2.1 Verksamhetsfakta

Region Stockholm 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. Målet för kollektivtrafiken är en attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem.

Trafiknämnden har ansvaret för kollektivtrafik på land och till sjöss och dess infrastruktur. 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 tre beredningar samt ett utskott:

1. Tillgänglighets- och framkomlighetsberedningen bevakar frågor inom området tillgänglighet och framkomlighet
2. Beredningen för pilotförsök inom kollektivtrafiken bevakar frågor om försöksverksamhet
3. Sjötrafikberedning bistår trafiknämnden genom att bereda ärenden till sjötrafikutskottet samt nämnden som avser kollektivtrafik till sjöss

Sjötrafikutskottet består av tre ledamöter utan ersättare och har delegation från trafiknämnden att ansvara för frågor inom området sjötrafik, som inte berör andra av nämndens verksamhetsområden. Utskottet beslutar i nedanstående ärenden i den mån beslutanderätten ej genom särskilt beslut delegerats till annan:

1. Utredningar, trafikplikt och upphandlingar för sjötrafiken, samt
2. I frågor rörande sjötrafikens löpande uppdrag
3. I den mån någon av frågorna i punkten 1 och 2 ovan har större budgetpåverkan eller berör andra av nämndens verksamhetsområden, föreslå trafiknämnden att fatta erforderligt beslut,
4. I den mån fullmäktigebeslut krävs i någon av frågorna i punkten 1 eller 2 ovan, föreslå trafiknämnden föreslå fullmäktige att fatta erforderligt beslut.

Inom trafikförvaltningen finns en ledningsgrupp som är rådgivande åt förvaltningschefen. Förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT) rapporterar separat till trafiknämnden.

Kollektivtrafik på land
Inom trafiknämnden drivs den allmänna kollektivtrafiken på land genom trafikförvaltningen och AB Storstockholms Lokaltrafik. De ansvarar för trafikens infrastruktur, dess drift och underhåll, ny- och

ersättningsinvesteringar samt för utveckling och marknadsföring av kollektivtrafiken inom Region Stockholm. All trafik utförs av trafikentreprenörer som upphandlas i konkurrens.

Kollektivtrafik på vatten
Trafikförvaltningen och Waxholms Ångfartygs AB (WÅAB) ansvarar för skärgårdstrafik, pendelbåtstrafik, samt godstrafik i skärgården inom Region Stockholm. De ansvarar för upphandling av entreprenörer, trafikplanering, trafikledning, taxe- och kortadministration, information, marknadsföring och övrig kundservice, samt för utveckling av trafiken. Vidare innehas det långsiktiga underhållsansvaret för egna fartyg. En viss del av pendelbåtstrafiken ligger även inom AB Storstockholms Lokaltrafik.

2.2 Styrning inom nämnd/bolag

Region Stockholm är en koncern med ett omfattande uppdrag som bland annat innefattar kollektivtrafiken. Regionfullmäktige (dåvarande Landstingsfullmäktige) har därför tagit beslut om att styrningen och ledningen av Region Stockholm ska ske utifrån en gemensam vision och gemensamma mål som gör att Region Stockholm har en samlad inriktning för verksamheten. Den gemensamma visionen är *En attraktiv, hållbar och växande Stockholmsregion med frihet för invånarna att själva forma sina liv och fatta avgörande beslut*. Styrningen ska integreras i planering och uppföljning på alla nivåer i Region Stockholm och därmed också gälla för trafiknämnden och trafikförvaltningen.

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 och infrastrukturförvaltning 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.

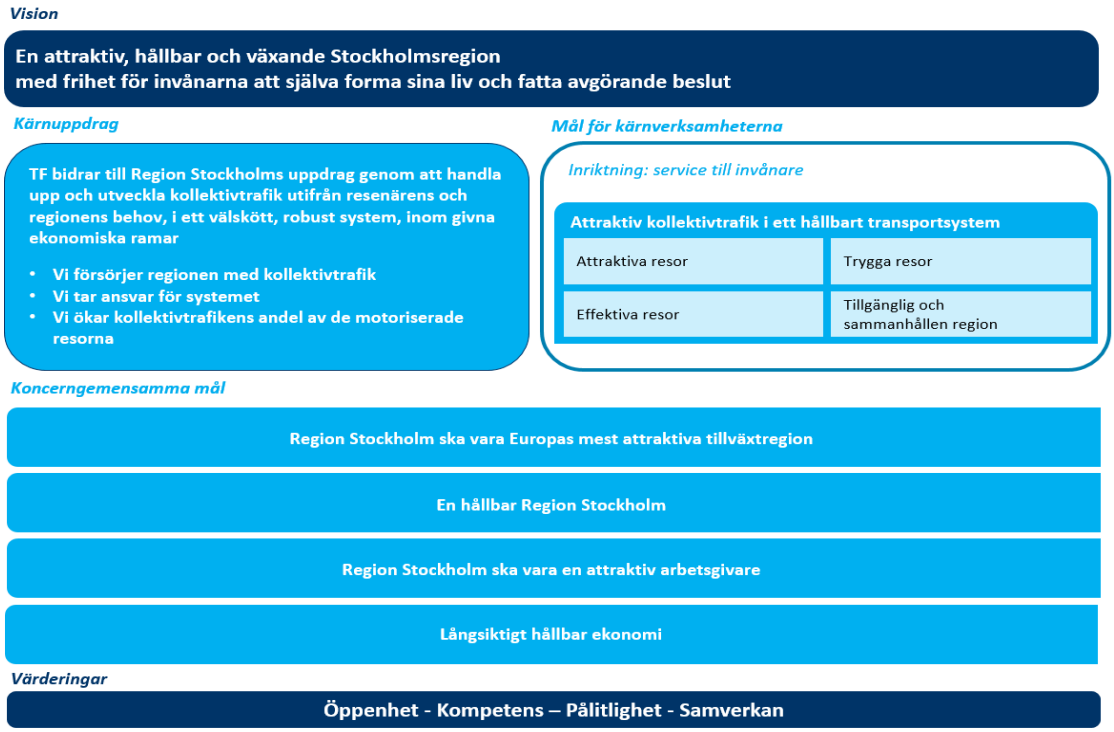
Verksamhetsstyrning
Den ekonomiska styrningen av trafikförvaltningen utgår från budgeten, som anger mål och ekonomiska förutsättningar för verksamheten. Till den

beslutar trafiknämnden om en verksamhetsplan för att leda och styra verksamheten via mål och uppdrag. Trafikförvaltningens mål återfinns i den strategiska kartan. Trafikförvaltningen styrs genom mål och uppdrag från förvaltningschefen till avdelningscheferna inom organisationen. Förvaltningschefen beslutar om verksamhetsplaner med nedbrutna mål och uppdrag för respektive avdelning.

Verksamhetsplanen följs upp genom ekonomisk månadsuppföljning, inklusive prognoser samt en tertialvis ledningsrapportering där utvecklingen av indikatorer och uppdrag avrapporteras. Verksamhetsstyrningen omfattar också ett aktivt arbete med riskanalys och riskhantering genom en tertialvis uppföljning av internkontrollplan och löpande riskanalyser.

2.3 Mål, indikatorer och målvärden

Trafikförvaltningens strategiska målkarta nedan tar sin utgångspunkt i Region Stockholms målmodell.



2.3.1 Mål för kärnverksamheten

2.3.1.1 Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem

Varje dag gör över 800 000 resenärer 2,9 miljoner resor med kollektivtrafiken i Stockholmsregionen. Människor måste stå i centrum för synen på såväl infrastruktur som kollektivtrafik. En hållbar utveckling ger

rätt förutsättningar för en växande storstadsregion. Utgångspunkten är människors möjligheter att få vardagen att fungera genom att kunna ta sig mellan hem och arbete och kunna leva ett rikt liv, i kombination med kollektivtrafikens avgörande roll för att nå uppsatta klimatmål. Därför ska Stockholmsregionen ha världens bästa kollektivtrafik.

Trafikförvaltningen bidrar till Region Stockholms uppdrag genom att handla upp och utveckla kollektivtrafiken (exklusive särskild kollektivtrafik) utifrån resenärens och regionens behov, i ett välskött, robust system, inom givna ekonomiska ramar.

Försörjer regionen med kollektivtrafik
Trafikförvaltningen försörjer genom sitt kärnuppdrag hela regionen med kollektivtrafik. Förvaltningen har helhetssyn och samverkar med andra aktörer, framför allt kommuner, samt har god kunskap om både regionens utveckling och invånarnas resmönster. På så sätt skapas kollektivtrafiksystem och utbud som möjliggör växande.

Tar ansvar för systemet
Att ta ansvar för systemet innebär att trafikförvaltningen tar hand om det befintliga och kraftsamlar för att bygga ut och säkra helheten i ett robust och pålitligt system. Förvaltningen har fokus på hållbarhet – ekonomisk, social och miljömässig – i samtliga upphandlingar.

Ökar kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna
Trafikförvaltningens uppdrag innefattar också att få fler resenärer att vilja välja kollektivtrafik framför bilen. Förvaltningen utvecklar trafikutbud och tjänster utifrån resenärernas behov, erbjuder enkla och smidiga res- och betallösningar, och gör erbjudandet känt och attraktivt för stockholmarna.

Målen följs upp med hjälp av mätbara indikatorer. Målsättningar och målnivåer har anpassats till budgetens förutsättningar och strävar mot de långsiktiga målen.

Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem				
Mål och indikator	Utfall 2017	Mål 2018	Mål 2019	Mål TFP 2030
Attraktiva resor				
Nöjda resenärer - allmän kollektivtrafik	82%	≥75 %	≥75 %	≥80 %
Nöjda resenärer - allmän skärgårdstrafik	97%	≥91 %	≥91 %	≥96 %
Trygga resor				
Andel resenärer som känner sig trygga i allmän kollektivtrafik på land och med pendelbåtar	70%	≥77 %	≥78%	≥84 %
Effektiva resor				
Andel förnybar energi i kollektivtrafiken	91%	≥90 %	≥92 %	100%
Kostnad per personkilometer, SL-trafiken	3,24	≤3,40 kr	≤3,32 kr	
Tusental genomsnittligt påstigande en vanlig vardag i allmän kollektivtrafik på land	2 743	≥2 803	≥2 936	
Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna	n.a	≥50,5%	≥51,0%	≥54%
Tillgänglig och sammanhållen region				
Busstrafik, fungerande automatiskt inre utrop	85%	87%	87%	

2.3.1.2 Attraktiva resor

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

För andelen nöjda resenärer i allmän kollektivtrafik och i allmän skärgårdstrafik har trenden över tid varit stabil och över målet på 75%. Den goda nivån på nöjda resenärer ska bibehållas framöver.

Resan ska vara enkel, smidig och bekväm oavsett transportmedel. Under 2019 kommer trafikförvaltningen därför genomföra åtgärder som gör det smidigare att ta sig fram både i och med kollektivtrafiken och som gör det attraktivt att resa kollektivt.

Även under 2019 är det stort fokus på fungerande ersättningstrafik då utbyggnads- och upprustningstakten är fortsatt hög. Det är viktigt att säkerställa pågående och kommande trafikupphandlingar samt goda trafikstarter inom de avtal som börjar verka 2019 – sjötrafik och buss på Ekerö och i nordväst.

2019 görs en riktad satsning på busstrafiken som bland annat innefattar införandet av tre tvärbusslinjer som ska gå i rusningstrafik liksom ökad turtäthet inom befintliga busslinjer. Utökningen görs för att minska trängseln i busstrafiken och för att skapa bättre resmöjligheter för

regionens invånare. I syfte att avlasta Slussen undersöks omläggning av trafik i rusningstrafik och nya linjer som fortsätter till andra målpunkter förbi Slussen.

Att kontinuerligt se över och utveckla trafikutbudet är en central uppgift i en växande region. En fungerande process för planering och hantering av trafikförändringar är därför nödvändig. Speciellt fokus kommer under 2019 att vara på pendeltågen och den tidtabell som ska läggas inför 2020 (T20-beslutet) samt för tunnelbanans trafikbeställning inför 2020. Ambitionen är att trafikbeställningen för tunnelbana ska resultera i ett nytt trafikupplägg för hela den gröna banan som syftar till en jämnare belastning mellan avgångarna i rusningstrafik men också att förbereda för den kommande gula linjen (Odenplan-Arenastaden) i trafikupplägget.

Trafiken på pendelbåtlinje 80 (Frihamnen-Nybroplan) får utökad turtätheten i rusningstid på sträckan Nacka strand - Nybroplan. Detta för att möta resenärsutvecklingen på linjen. Trafiken utökas från och med höstidtabellen 2018 från 20-minuters trafik till 15-minuters trafik.

Trängseln är en av Stockholmsregionens växande utmaningar. Medelhastigheten för busstrafiken i innerstaden är låg och framkomligheten i hela länet ofta påtagligt begränsad. Framkomlighetskommissionens arbete kommer att trappas upp under 2019 och förslag till åtgärder för att öka framkomligheten kommer att tas fram. En prioriterad del i arbetet med att öka tillgängligheten är att minska trängseln i kollektivtrafiken, både på stationer och på fordon. Som ett led i detta arbete ska trafikförvaltningen under 2019 utreda påstigning genom bussens alla dörrar på stombusslinjerna.

Som en del av arbetet med smidiga och framkomliga resor är trafikförvaltningens viljeinriktning att blandpendling främjas. Det ska vara enkelt att betala för och byta mellan trafikslag, till exempel från tunnelbana till lånecykel. Trafikförvaltningen kommer därför under 2019 att utreda förbättrad möjlighet att integrera cykeln i kollektivtrafiken. Även cykelparkering i anslutning till kollektivtrafiken ska främjas i samarbete med Stockholmsregionens kommuner.

Kollektivtrafiken behöver utvecklas i innehåll parallellt med att den växer i omfattning. Med moderna transportslag, hållplatser och stationer läggs en viktig grund för en attraktiv resa som är både tillgänglig och framkomlig. Det gäller såväl den fysiska utformningen som tillgången till information för alla resenärer.

För att göra kollektivtrafiken mer attraktiv kommer trafikförvaltningen att ta fram en utvecklingsstrategi för kollektivtrafikens kompletterande service och intäkter. För att vid planerade eller oplanerade händelser snabbt och i större omfattning än idag kunna bistå resenärerna med god service och trafikinformation, kommer trafikförvaltningen under 2019 genomföra en satsning med ökad närvaro av personal i mobila kundservicefunktioner.

Självkörande bussar och dubbelledade bussar har introducerats i Barkarby området. Sex självkörande minibussar i Barkarbystaden testas i matartrafik. Minibussarna har plats för 12 passagerare och skapar nya möjligheter att erbjuda attraktiva resor/ökad tillgänglighet nära hemmet. Piloten pågår under perioden augusti/september 2018- april 2019 och ska sedan utvärderas. Under piloten kommer det alltid finnas en värd ombord.

Under 2019 planeras för trafikstart med nya C30 fordon. C30 skall introduceras i den ordinarie tunnelbaneverksamheten och säkerställande av kvalitet sker under sommaren via omfattande tester och provkörningar. Introduktion i trafik sker sedan successivt, ett tåg i taget.

Arbetet med nytt biljett- och betalsystem pågår med full kraft. Under 2019 ska kontaktlös betalning implementeras, vilket innebär en ny möjlighet för resenärerna. Försök med digitala försäljningsombud planeras att genomföras.

Under 2019 genomför trafikförvaltningen ett antal pilotförsök inom området kombinerad mobilitet tillsammans med trafikoperatörer, innovatörer och entreprenörer. Syftet är att lära och utveckla såväl förhållningssätt som modeller för fördjupad och breddad verksamhet inom området kommande år. Det kan handla om allt ifrån kombinerade biljetter som innehåller resor med samtliga trafikslag liksom smarta applösningar eller möjligheten att paketera tjänster och erbjudanden i vilka SL-resan blir en viktig utgångspunkt. Åtgärder för att öka kollektivtrafikens attraktivitet och andelar av de motoriserade resorna ska utredas.

Trafikleveransen förutsätter vidare en väl fungerande anläggning. Att implementera ett nytt underhållsavtal avseende anläggning är därför angeläget. För att säkra kvalitet och leverans i anläggningen även framåt genomförs även fortsatta insatser för digitalisering av verksamheten. Trafikförvaltningen vidareutvecklar IT-stödet i takt med nya trafik- och infrastruktursatsningar och ser till att organisationen ligger i digitaliseringens framkant i syfte att göra kollektivtrafiken mer attraktiv och verksamheten mer effektiv. Trafikförvaltningen arbetar intensivt med sitt digitaliseringsuppdrag med ambitionen att fördjupa detta under kommande budgetår.

Säkerhetsarbetet har, och ska även framgent ha, hög prioritet. Under 2019 ska resultatet av en omfattande kartläggning av brandskyddet i tunnelbanan omhändertas och omsättas i åtgärder.

Under 2019 står Stockholm värd för UITP:s stora världskongress för kollektivtrafik. Denna ger trafikförvaltningen och Stockholm goda möjligheter att visa upp både väl fungerande kollektivtrafik idag och innovativa lösningar för framtiden.

2.3.1.3 Trygga resor

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

Målet för 2019 på 78% är utmanande att nå. Utfallet har trots flera åtgärder ej nått upp till högt satta mål, men trenden är positiv. Det som mäts är den upplevda tryggheten och den påverkas av fler aspekter än de som trafikförvaltningen har påverkan på, t ex sjönk den upplevda tryggheten kraftigt då terrordåden i Paris och Stockholm skedde.

Arbetet med trygghetsinsatser kommer att fortgå 2019 och effekterna av redan genomförda insatser kommer med all säkerhet att ha fortsatt positiv effekt på måluppfyllelsen.

Exempel på trygghetsinsatser som kommer att pågå under 2019 är:

- inom trafikområdet fortsätter arbetet med att få en trygg miljö för resenärer och personal genom deltagande i Trafikverkets projekt Obehöriga i spår, tillsammans med andra järnvägsbolag.
- fortsatt arbete med att utveckla trygghetscentralen, införa och bygga ut trygghetskameror i trafiken, införa spårbeträdandelarm, fler trygghetsresurser och ordningsvakter samt utökade biljettkontroller
- fortsatt samverkan med fastighetsägare och kommuner för att utkräva tryggare miljöer i anslutning till stationer och perronger, exempelvis avseende belysning, god sikt och snöröjning
- försök med flexibla nattstopp i busstrafiken

2.3.1.4 Effektiva resor

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

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

En viktig utgångspunkt för kommande års arbete är att ekonomin är långsiktigt hållbar och att resurserna används effektivt. Arbetet med att effektivisera avtal och verksamhet ska fortsätta så att kostnader hålls nere samtidigt som kollektivtrafiken bibehåller sin goda kvalitet.

Att säkra och bygga långsiktiga, effektiva relationer med leverantörer blir nödvändigt, liksom säkerställande av goda rutiner för systematisk bevakning och analys av marknadshändelser som kan påverka avtal. Utveckling av en tydligare struktur för dialog med stora entreprenörer ska implementeras med början 2019 och bidrar till ökad kvalitet i både analys, avtalsuppföljning och resultat.

Framtidens kollektivtrafik ska vara hållbar. Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna måste öka i högre takt i syfte att nå både klimatmål och framkomlighetsmål. Åtgärder för att öka kollektivtrafikens andelar av de motoriserade resorna kommer att utredas under 2019.

Redan i dag bedrivs all kollektivtrafik på land i Stockholmsregionen helt och hållet av förnyelsebara bränslen. Den grunden kommer trafikförvaltningen bygga vidare på med ny kraft och med nya initiativ där miljöteknikens olika möjligheter nyttjas redan i ett tidigt stadium, exempelvis för energieffektivisering och hållbar omställning.

Intrimning av Citybanans pendeltågsstationer fortsätter och data för bland annat el-, värme- och vattenförbrukning kommer analyseras för att få en så miljövänlig anläggning som möjligt. En sedan tidigare planerad miljödriftsprovning genomförs 2019 i Citybanans resenärsmiljö för att mäta luftkvalitet, fukt och temperatur.

Fortsatt arbete sker i Waxholms Ångfartygs AB med att successivt byta ut de fossila bränslena mot förnybara alternativ för att, senast år 2030, bli helt fossilfria under förutsättning att det historiska tonnaget kan säkras. Från 2019 kommer trafikförvaltningen, som ett led i att minska miljöpåverkan, öka andelen HVO i bränslet från 20 procent till 50 procent. År 2021 kommer andelen HVO att öka till 90 procent.

2.3.1.5 Tillgänglig och sammanhåll region

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

Under åren 2019-2020 kommer trafikförvaltningen att utarbeta en långsiktig trafikplan (trafikplan 2050) utifrån målen i den regionala utvecklingsplanen RUFS 2050 och det regionala trafikförsörjningsprogrammet. I trafikplanen ingår även plan för stomnätet, det vill säga pendeltåg, tunnelbana, lokalbanor och blåbussar, som kännetecknas av hög turtäthet, snabbhet, tydlighet och pålitlighet.

Trafikförvaltningen kommer att sammanställa en framtids- och trafikutvecklingsrapport som analyserar regionens olika transporter ur ett kollektivtrafikperspektiv

Utbyggnaderna av kollektivtrafiken fortsätter enligt plan och flera utredningar går in i nya faser. Under året kommer entreprenadavtal för utbyggnad av Kistagrenen tecknas. Arbetet med Roslagsbanan fortsätter liksom arbetet med ny bussterminal vid Slussen. Söderströmsbron ska fortsatt byggas om under 2019 och på Fridhemsplan inleds ombyggnadsarbeten av stationen. Vidare får arbetet med tunnelbaneutbyggnader allt mer märkbara konsekvenser för resenärerna vilket gör ett väl fungerande samarbete med förvaltningen för utbyggd tunnelbana än mer angeläget.

Flera utredningar i tidigare skeden går under 2019 in i nya faser. Planering krävs för framtidens Gullmarsplan med både provisorisk och ny bussterminal, liksom för flera andra bytespunkter. En långsiktig lösning för trafikförsörjning av Norra Djurgårdsstaden behöver beslutas, och arbetet med Sverigeförhandlingens objekt kommer närmare.

Att komplettera trafiksystemet med ytterligare/förbättrade tvärförbindelser är önskvärt. Sådana reserelationer har undersökts som en del i uppdraget om särskild buss-satsning 2019, och i synnerhet i områden där kompletterande trafik tillfälligtvis är önskvärd givet pågående trafikpåverkande arbeten. Ett sådant arbete är Förbifart Stockholm. Trafikförvaltningen, Ekerö kommun och Trafikverket ser över de infrastrukturella förutsättningarna i syfte att trafikera en ny linje 340 Ekerö C – Träkvista- Jungfrusund – Slagsta färja – Fittja. En sådan linje etablerar en tvärförbindelse mellan Ekerö och Huddinge, och bidrar positivt under arbetet med Förbifart Stockholm.

En buss-båt koppling mellan Nacka och Värmdö till Strömkajen utreds i syfte att skapa ytterligare en tvärförbindelse för resenärerna och samtidigt avlasta Slussen.

Trafikförvaltningen kommer under 2019 att fortsätta utreda nya koncept och riktlinjer för kollektivtrafiken på landsbygden samt genomföra pilotförsök med anropsstyrd trafik.

Tillgängligheten till kollektivtrafiken kommer att fortsätta utvecklas genom dialog med intresseorganisationer. Information till resenärer på SL:s webbplats, appar, hållplatser, stationer och skyltar om exempelvis störningar eller trafikomläggningar kommer att förbättras. Realtidsinformationen ska vara lättillgänglig och tydlig för alla resenärsgrupper.

Framkomlighet och tillgänglighet går hand i hand i kollektivtrafiken. Höga krav ska ställas på både städning och klottersanering samt på fungerande hissar och rulltrappor. Hinder som utestänger exempelvis äldre och personer med funktionsvariationer från kollektivt resande ska undanröjas. Som en del i detta arbete kommer trafikförvaltningen under 2019 upphandla och på prov installera plattformsbarriärer på två tunnelbanestationer. På så sätt skapas ett mer säkert, inkluderande och jämlikt samhälle.

Alla fyra Djurgårdsfärjor ska tillgänglighetsanpassas och detta arbete ska vara klart under senvåren år 2019. Även fartygen M/S Solöga samt M/S Vindöga ska tillgänglighetsanpassas. Översyn av tillgängligheten görs även på kajplats vid Skeppsholmen.

2.3.2 Koncerngemensamma mål

Till nedan koncerngemensamma mål ska trafikförvaltningen bidra inom ramen för uppdraget och ekonomiska ramar.

2.3.2.1 Stockholmsregionen ska vara Europas mest attraktiva tillväxtregion

Stockholmsregionen ska vara Europas mest attraktiva tillväxtregion genom att

- *Skapa goda förutsättningar för en väl fungerande samhällsplanering*
- *Bidra till ett transporteffektivt samhälle i Stockholmsregionen*
- *Stärka strategiska forskningsstråk och innovationsmiljöer i Stockholmsregionen*

Övertagandet av det regionala utvecklingsansvaret från Länsstyrelsen och bildandet av region per den 1 januari 2019 ger en utvecklingspotential och trafikförvaltningen kommer att delta aktivt i utvecklingen av den regionala samverkan under 2019 med fokus på samhällsplanering och ett transporteffektivt samhälle.

I det längre perspektivet förutsätter attraktiva resor att kollektivtrafikens utveckling samplaneras med aktörer som ansvarar för bland annat bostadsplanering, övrig transportinfrastruktur och utbyggnad av service. Denna samplanering måste i ökad utsträckning inkludera Stockholmsregionens tekniska försörjningssystem. När kollektivtrafiken byggs ut behöver det bland annat säkerställas att mark avsätts för uppställnings- och underhållsplatser, infartsparkeringar och att elsystemets kapacitet är tillräcklig och pålitlig. Kollektivtrafikförbindelserna mellan de regionala stadskärnorna behöver stärkas. Trafikförvaltningen ska ta fram sociala konsekvensbeskrivningar som beslutsunderlag inför alla strategiska kollektivtrafikinvesteringar.

2.3.2.2 En hållbar region Stockholm

En hållbar region Stockholm genom

- *Social hållbarhet*
- *Stockholmsregionen ska inom fem år vara en av Europas fem ledande forskningsregioner inom forskning som syftar till bättre hälsa*
- *Region Stockholms påverkan på klimatet ska minska*
- *Region Stockholm ska upprätthålla sina samhällsviktiga funktioner vid extraordinära händelser och klimatförändringar*
- *Skattepengar ska frigöras till kärnverksamhet*

	Utfall 2017	Mål 2018	Mål 2019	Kommentar
En hållbar region Stockholm				
Stockholmsregionen ska inom fem år vara en av Europas fem ledande forskningsregioner inom forskning som syftar till bättre hälsa				
Nämnden/bolaget har infört metoder och verktyg för att arbeta med innovationer på ett systematiskt sätt				
Region Stockholms påverkan på klimatet ska minska				
Verksamhets- och fastighetsenergi i fastigheter ägda av Region Stockholm, kWh/kvm (A-temp)			≥ -16	
Andelen ägda och leasade fordon som drivs på förnybara drivmedel inom Region Stockholms nämnder och bolag	N/A	N/A	N/A	Ej tillämpbar på TF, utöver de fordon som används i trafiken och som rapporteras under kärnverksamheten, har TF inga ägda eller leasade tjänstefordon.
Klimatpåverkan från utsläpp av växthusgaser, ton koldioxidekvivalenter	N/A	N/A	N/A	Rapportering av ingående parametrar i beräkningen skickats till RLK där beräkning av utsläpp av växthusgaser tas fram för hela RS.
Klimatpåverkan från Region Stockholms tjänsteresor, ton koldioxidekvivalenter	N/A	N/A	N/A	Enligt miljöprogrammet ska detta rapporteras av RLK, ej resp förvaltning eller bolag, då det är de som har upphandlat resebyrån och har tillgång till avtalet.

Hållbarhetsperspektivet ska genomsyra hela Region Stockholms arbete och verksamheter och beaktas i beslutsfattande.

Trafikförvaltningen arbetar med social hållbarhet med fokus på att invånarna i länet får tillgång till en väl fungerande och hållbar kollektivtrafik, se även avsnitt 2.9.4 Miljö och social hållbarhet.

Trafikförvaltningen har under ledning av Vinnova deltagit i utvärderingen av Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik K2. Trafikförvaltningen har också lämnat stöd till ett antal forskningsprojekt inom K2, KTH och Stockholms universitet samt deltagit ledningsgrupper och styrgrupper för denna forskningssamverkan. Ett initiativ tillsammans med Svensk Kollektivtrafik pågår för att undersöka förutsättningar för innovationssamverkan för utveckling av kollektivtrafik inom Sverige. Detta arbete kommer att fortsätta under 2019.

Trafikförvaltningen kommer att fortsätta att kommunicera att kollektivtrafik är ett grönt sätt att resa, däribland kommer miljömärkning av kollektivtrafiken att utredas. Se även under mål Effektiva resor för vad som planeras att genomföras för att minska klimatpåverkan från kollektivtrafiken.

För det arbete som görs inom trafikförvaltningen avseende säkerhet och krisberedskap se avsnitt 2.9.2 Säkerhet och krisberedskap.

Skattepengar ska frigöras till kärnverksamheten. En viktig utgångspunkt för kommande års arbete är att ekonomin är långsiktigt hållbar och att resurserna används effektivt, se även avsnitt 2.3.2.4 Långsiktigt hållbar ekonomi för vilket arbete som görs avseende effektivitet.

Kvarteret runt Lindhagensgatan blir under 2019 centrum för samtliga stora förvaltningar i Region Stockholm, genom samlokalisering. Denna ska genomföras på ett effektivt sätt, med god arbetsmiljö i fokus.

2.3.2.3 Region Stockholm ska vara en attraktiv arbetsgivare

	Utfall 2017	Mål 2018	Mål 2019
Region Stockholm ska vara en attraktiv arbetsgivare			
Region Stockholm - Attraktiv arbetsgivare			
Personalomsättning	12,5%	10,0%	10,0%
Andel medarbetare som uppger att de underåret haft ett individuellt medarbetarsamtal med sin närmaste chef	89,0%	-	100,0%
SLL Medarbetarenkät stolta och motiverade medarbetare:			
Medarbetarindex	77	77	77
Ledarskapsindex	78	78	78
Andel medarbetare som utsätts för hot och våld på arbetet	2% [1)]	-	Minska
Andel Sjukfrånvaro i förhållande till ordinarie arbetstid	4,2%	5%	5%
Systematisk kompetensförsörjning			

1) 2% anger att de blivit utsatta för hot, 0% för våld

Trafikförvaltningen ska vara en attraktiv arbetsgivare. Det blir fortsatt viktigt att kunna rekrytera, behålla och utveckla medarbetare då förvaltningen verkar i en bransch där konkurrensen om kvalificerade medarbetare är hård. För att kunna leverera med hög kvalitet i en god arbetsmiljö krävs systematiskt arbete med kompetensförsörjning. Under 2019 ska en första version av en gemensam kompetensförsörjningsplan tas fram.

Under 2019 kommer arbetet med gemensam kultur och grundläggande värderingar att fortsätta. Det kommer huvudsakligen vara ett chefs- och ledaransvar att driva i vardagen ute på avdelningar och sektioner. Detta kommer att kompletteras med punktinsatser och gemensamma aktiviteter för hela förvaltningen.

Ett kontinuerligt arbete pågår med personal- och kompetensförsörjning. Det arbete som pågår med konsultväxling, och som tillsammans med andra insatser syftar till att minska konsultanvändningen, fortsätter.

Förutom rekrytering ligger fokus i HR-arbetet på att behålla medarbetarna under en längre tid. Personalomsättningen visar en positiv trend och ligger i delårsrapporten 2018 på 12,0 procent. Målsättningen är 10 procent.

Med den kompetensintensiva verksamhet som trafikförvaltningen har, och med medarbetare som är attraktiva på arbetsmarknaden, görs

bedömningen att rekryteringstakten fortsatt kommer att vara hög. Förvaltningen uppmuntrar intern rörlighet och cirka 30 procent av rekryteringarna görs med interna kandidater. Trafikförvaltningen framhåller interna karriärmöjligheter för att utveckla medarbetare samt ha möjlighet att behålla dem längre.

I konkurrensen om den spetskompetens trafikförvaltningen behöver har stort fokus lagts på arbetsgivarvarumärket och planer finns på externa satsningar för att göra förvaltningen än mer känd som arbetsgivare.

Medarbetar- och ledarskapsindex visar på ett bra resultat där målsättningen är att bibehålla nuvarande nivåer.

Trafikförvaltningen tar även en aktiv del i de regiongemensamma initiativ som planeras inom ledarskapsområdet och har bland annat fått med tre deltagare inom ramen för programmet ”morgondagens chef”.

Ett aktivt arbete sker för icke diskriminering, och detta följs upp genom den årliga medarbetarenkäten.

2.3.2.4 Långsiktigt hållbar ekonomi

	Utfall 2017	Mål 2018	Mål 2019
Långsiktigt hållbar ekonomi			
Ett resultat i balans			
Resultat före omställningskostnader	483 mkr	250 mkr	400 mkr
Självfinansiering av drift och ersättningsinvesteringar			
Hållbar investeringsutveckling			

Långsiktigt hållbar ekonomi innebär att trafikförvaltningen som minimum ska uppnå det av regionfullmäktige beslutade resultatkravet samt att de utgiftsramar som anges i investeringsplanen hålls. Region Stockholm och trafikförvaltningen ska ha en god ekonomisk hushållning och därmed en ekonomi i balans för att trygga verksamheten på kort och lång sikt.

Det växande kollektivtrafiksystemet och de kostnader som följer av framtida investeringar innebär fortsatt höga krav på ekonomisk hushållning och effektiviseringar.

En effektiviseringsplan kommer därför under 2019 att tas fram som främst omfattar:

- En genomlysning av trafikförvaltningens beställarorganisation med målet att effektivisera verksamhetens kostnader och säkra att resurserna används till rätt saker, med rätt kvalitetsnivå
- Utveckling av förvaltningens systemstöd och datahantering för att stärka analyskapacitet, uppföljning och styrning
- Ta hem effekterna av pågående intern verksamhetsutveckling

Till det kommer implementering av ny huvudprocesskarta som ska bidra till tydlighet kring gemensamma arbetssätt inom trafikförvaltningen, och implementering av en uppdaterad leda- och styraprocess som tydliggör hur trafikförvaltningen leds och styrs i en gemensam riktning.

Arbetet med att utveckla investeringsstyrning och implementera den beslutade nya åtgärdsvals- och investeringsprocessen är ett prioriterat område inom trafikförvaltningen. Fokus är på att ta hem effekter av tidigare genomförda aktiviteter inom området, implementering av resultatet i verksamheten samt aktivt prioritera och styra pågående aktiviteter mot slutförande och implementering. Arbetet omfattar utveckling av arbetssätt och tydliggörande roller i investeringsprocessen från tidiga skeden till effekthemtagning. Trafikförvaltningen fortsätter utvecklingen av en TKI-modell för investeringsprojekt, modell och styrmetod för effekthemtagning av program och projekt samt status- och ekonomirapportering.

För att säkerställa en hållbar investeringsutveckling är det även viktigt att se kollektivtrafiken ur ett systemperspektiv. Framtidens utbyggda kollektivtrafik kräver analyser och planering på systemnivå, där en systemanalys för tunnelbanan ska lägga grund för kommande beslut om nödvändiga investeringar för att säkerställa tunnelbanans befintliga nytta samt de nya utbyggnadssträckornas potential. Även åtgärdsvalsstudien kring pendeltåg är av stor betydelse för möjligheten att utveckla pendeltågstrafiken långsiktigt.

Trafikförvaltningen kommer även att se över hur medfinansieringen kan ökas för att säkerställa ett resultat i balans samt en hållbar investeringsutveckling.

2.4 Uppdrag och aktiviteter

Budgeten som beslutas av regionfullmäktige (dåvarande landstingsfullmäktige) innehåller förutom fördelningen av landstingsbidrag, resultatkrav och investeringsramar, även uppdrag från förtroendevalda politiker till verksamheten, så kallade TN-uppdrag.

Grunden är kärnverksamheten dvs basuppdraget - *Trafikförvaltningen bidrar till landstingets uppdrag genom att handla upp och utveckla*

kollektivtrafiken (exklusive särskild kollektivtrafik) utifrån resenärens och regionens behov, i ett välskött, robust system, inom givna ekonomiska ramar – därutöver finns specifika uppdrag och aktiviteter för att säkerställa att målen uppfylls. Trafikförvaltningens ambition är att utifrån de givna ekonomiska ramarna på bästa möjliga sätt leverera på uppdrag och aktiviteter under 2019 och planperioden.

Utöver uppdragen från Region Stockholms budget styr och utvecklar trafikförvaltningen verksamheten genom specificerade aktiviteter i verksamhetsplanen. Aktiviteterna fokuserar på kritiska leveranser under 2019 och planperioden, samt viktiga interna och externa förutsättningar som påverkar trafikförvaltningens långsiktiga leveransförmåga. Trafikförvaltningens aktiviteter med förvaltningschefsfokus avser aktiviteter som levererar till trafikförvaltningens strategiska arbete (TFP, strategier mm), har stor påverkan på måluppfyllelse av mål, är verksamhetskritiska och minimerar främst monetära- och förtroenderisker.

Uppdragen/aktiviteterna är kopplade mot målen för kärnverksamheten och de koncerngemensamma målen. Trafikförvaltningen har 30 TN-uppdrag och 16 prioriterade aktiviteter med förvaltningschefsfokus. Aktiviteterna kompletterar och stödjer uppdragen. Leveransen av aktiviteterna sammanfaller i vissa fall med leveranserna av uppdragen. Majoriteten av uppdragen och aktiviteterna är kopplade mot målen attraktiva resor och långsiktig, hållbar ekonomi.

Se bilaga 4 för uppdrag och bilaga 5 för trafikförvaltningens aktiviteter med FC-fokus. Utöver dessa finns också aktiviteter i avdelningarnas nedbrutna verksamhetsplaner.

2.5 Lokala mål och indikatorer

Trafikförvaltningens nedbrutna mål och indikatorer, som styr mot de av regionfullmäktige beslutade målen, återfinns i nedanstående tabell.

Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem				
Mål och indikator	Utfall 2017	Mål 2018	Mål 2019	Mål i TFP 2030
Attraktiva resor				
Nöjda resenärer				
Nöjda resenärer – tunnelbana	85%	75%	75%	
Nöjda resenärer – pendeltåg	73%	66%	70%	
Nöjda resenärer – lokalbanor	87%	85%	85%	
Nöjda resenärer – busstrafik	79%	75%	75%	
Nöjda resenärer – båtpendel	97%	91%	91%	
Varumärkesförtroende *		58%	62%	
Hög punktlighet				
Punktlighet – tunnelbana	97,8%	96,6%	96,6%	
Punktlighet – pendeltåg	89,5%	93,0%	93,0%	
Punktlighet – lokalbanor	97,1%	96,3%	96,4%	
Punktlighet – busstrafik	87,2%	90,0%	90,0%	
Punktlighet – Båtpendel				
Punktlighet – skärgårdstrafik	N/A	90,0%	90,0%	
Säkerkollektivtrafik				
Antal omkomna och allvarligt skadade i den upphandlade spårtrafiken ska minska *				0,765
Trygga resor				
Trygga resenärer				
Andel trygga resenärer i allmän kollektivtrafik i skärgårdstrafiken		≥96 %	≥96 %	≥96 %
Effektiva resor				
Ökat kollektivt resande				
Antal påstigande (miljoner) - SL *	822	838	845	
Tusental påstigande - allmän kollektivtrafik på vatten - total	5698	5844	6090	
Beläggningsgrad - allmän kollektivtrafik på land *	33,3%		≥30 %	≥30 %
Hållbar miljöpåverkan				
Energianvändning per personkilometer *	0,215	0,212	0,209	0,197
Andel förnybar energi i fastigheter *	94%	95%	97%	100%
Energianvändning per kvadratmeter *	193	210	210	198
Minskning i utsläpp av partiklar allmän kollektivtrafik på väg och vatten samt särskild kollektivtrafik *			50%	75%
Minskning i utsläpp av kväveoxider från allmän kollektivtrafik på väg och vatten samt särskild kollektivtrafik *			50%	75%
Tillgänglig och sammanhållen region				
Resor för alla				
Utvecklad regional tillgänglighet				
Fullt tillgänglig linje och bytespunkt *		71%	76%	100%
Andel länsinnevånare som är nöjda med kollektivtrafiken *		71%	70%	75%

** Mäts årsvis*

Koncerngemensamma mål			
Mål och indikator	Utfall 2017	Mål 2018	Mål 2019
En hållbar region Stockholm			
Stockholmsregionen ska vara Europas mest attraktiva tillväxtregion			
Region stockholm ska vara en attraktiv arbetsgivare			
Region Stockholm - Attraktiv arbetsgivare			
TF medarbetarenkät - Motiverad medarbetar index – MMI *	68	70	70
Attraktiv arbetsgivarindex – AVI (Nyckeltalsinstitutet) *	118	125	131
JÄMIX (Nyckeltalsinstitutet) *	123	125	131
Sjukfrånvaro – korttid	1,9	2,0	2,0
Sjukfrånvaro – långtid	2,3	3,0	3,0
Systematisk kompetensförsörjning			
Andel medarbetare i KOLL	21	40	100
Långsiktigt hållbar ekonomi			
Ett resultat i balans			
Kostnadsökning inom TN, maximal ökningstakt	4,5%	3,3%	3,3%
Självfinansiering av drift och ersättningsinvesteringar			
Hållbar investeringsutveckling			

** Mäts årsvis*

2.6 Avtal och överenskommelser

Från 2018 till och med 2023 kommer det att upphandlas trafikkontrakt motsvarande mer än halva trafikdriftskostnaden. Fyra busstrafikavtal och trafikavtalet för Roslagsbanan upphandlas under 2019-2020 med trafikstart från 2021. Vidare kommer trafikaffären för tunnelbanan att ligga i studiefas fram till omkring år 2020.

Inom området för trygghetsvärdar planeras en kvalitetshöjning för att öka synligheten och närvaron ombord på fordon (främst buss). Två olika avtal inom egendomsbevakning upphandlas under perioden omfattande en kvalitetshöjning med fler väktartjänster och en bättre informationstjänst.

En upphandling inom UH-Telesystem pågår och planeras att avslutas under 2019. Möjligheten att samla ett antal mindre telerelaterade underhållsavtal i en större samlad affär utreds.

De så kallade UH2012-avtalen (5 st) som omfattar huvuddelarna av all drift och underhåll av trafikförvaltningens spårtrafikanläggning löper till 2022. En avtalsutvärdering utförs som grund till strategisk affärsutveckling inför en ny upphandling som planeras under 2019.

Under 2019 ska en ny leverans för IT-infrastruktur med tillhörande support etableras. En ny leverantör av IT-drift ska under 2019 etablera den nya leveransen i nära samverkan med trafikförvaltningens IT-avdelning och säkerställa de kritiska IT-processerna.

Under 2019 kommer upphandling ske och avtal tecknas gällande Tvärbanan Kistagrenens utbyggnad som totalentreprenad. Vidare kommer inom investeringsverksamheten beslutade entreprenadupphandlingar och avtalstecknande utföras enligt plan.

Utredningen om trafikförvaltningens roll i rikets säkerhet pekar såhär långt på att trafikförvaltningen behöver höja skyddsnivån för del av verksamheten vilket kan leda till behov av tilläggsavtal för underhållsentreprenörer och systemleverantörer

2.7 Verksamhetstal övriga

Verksamhetstal som rapporteras in i Cognos Controller. Dessa återfinns även som indikatorer under avsnitt 2.3 och 2.5.

Resande kollektivtrafik (totalt tusental)	Utfall 2017	Budget 2018	Budget 2019	Förändring BU19/BU18
Kollektivtrafik på land, genomsnittligt antal påstigande en vanlig vardag	2 743	2 803	2 936	133
Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt	5 698	5 844	6 090	246

En fortsatt positiv resandeutveckling behövs för att kunna öka marknadsandelar, säkerställa att miljömålen uppnås och för att säkerställa en långsiktigt hållbar ekonomi kopplat till ökade biljettintäkter. Resandet förväntas öka bland annat till följd av en positiv befolkningsutveckling, ett utvecklat trafikutbud och utökad turtäthet.

2.8 Internkontrollplan 2019

Trafikförvaltningen bedriver ett systematiskt arbete med att identifiera, värdera och hantera risk, både för att fatta verksamhetsbeslut men även för att följa upp att beslutade mål kommer att uppnås.

Trafikförvaltningen arbetar i enlighet med ”Policy för internkontroll för Stockholms läns landsting och bolag” från 2013. Enligt trafikförvaltningens rutin för framtagande av interkontrollplan för ett visst verksamhetsår görs riskanalyser både på avdelningsnivå i verksamheten och av trafikförvaltningens ledningsgrupp avseende övergripande styrningsfrågor och med syftet att redovisa ledningens risktolerans. Arbetet utförs enligt samma tidplan som för verksamhetens budgetarbete.

För det aktuella verksamhetsåret finns en särskild plan för uppföljning av de föreslagna riskhanteringsåtgärderna med syfte att följa upp att åtgärder för riskhantering fungerar tillfredsställande inom trafikförvaltningens verksamhet. Genom den tertialvisa ledningsrapporteringen görs uppföljning som redovisas i särskild ordning till trafiknämnden och till regionledningskontoret. Den uppdaterade internkontrollplanen presenteras som bilaga till aktuellt tertialbokslut. Trafikförvaltningen har sedan det andra tertialet 2018 även redovisat internkontrollplanen i systemlösningen Stödet (Stratsys). Under 2019 ska regionstyrelsen fastställa riktlinjer för internkontroll inom Region Stockholm och trafikförvaltningen kommer att uppdatera styrande dokument avseende riskhantering och internkontrollplan.

Trafiknämnden föreslås att i samband med verksamhetsplan 2019 godkänna förslag till internkontrollplan 2019.

Nedan sammanfattas de högst värderade riskerna enligt internkontrollplanen;

Att trafikförvaltningen inte har fullgott brandskydd i tunnelbana

- Trafikförvaltningen har under 2018 genomlyst brandskyddet i tunnelbanan och under kommande år planeras de identifierade bristerna att åtgärdas. För att trafikförvaltningen skall bibehålla kontroll över det systematiska brandskyddsarbetet ska brandskyddssamordningen utvecklas. Samtliga åtgärder planeras fullföljas under en tre-årsperiod.

Investeringar når inte effektmål

- Att trafikförvaltningens investeringsstyrning brister vilket kan få till konsekvens att investeringar inte uppnår effektmål avseende tid, ekonomi och kvalitet. Vidare innebär denna risk att investeringar inte kan levereras i tid/kostnad på grund av försenade detaljplaner, överklaganden, nya krav, begränsat med tillgängliga leverantörer etcetera. Under 2018 har trafikförvaltningen utvecklat styrning och arbetssätt samt förtydligat roller och stärkt kompetensen i investeringsprocessen från tidiga skeden till effekthemtagning. Under 2019 tas nästa steg i att vidareutveckla investeringsstyrningen och harmonisera den med den nya åtgärdsvals- och investeringsprocessen.

Missnöjda resenärer i samband med trafikavstängningar

- Att trafikavstängningar påverkar resenärerna negativt vilket får till konsekvens missnöjda resenärer. Flera stora infrastrukturprojekt befinner sig i genomförandefas, både inom och utanför Region

Stockholm. Trafikförvaltningen identifierar samtliga större trafikpåverkande aktiviteter 2019 och säkerställer en god planering av dessa samt kommunikationsplan. Vidare ska trafikförvaltningen delta i en framkomlighets- och trängselkommission tillsammans med Stockholms Stad för att öka framkomligheten för stadens bussar.

Bristande kompetensförsörjning

- I samband med sammanställande av internkontrollplanen för 2019 rapporterade majoriteten av trafikförvaltningens avdelningar en risk avseende kompetens och resursbrist. Flertalet av avdelningarna värderade denna risk som hög och därav har trafikförvaltningen ett prioriterat uppdrag att se över kompetensförsörjningen för att ha möjligheten att kunna hantera risker och förvaltningens uppdrag på ett tillfredställande sätt.

2.9 Regelefterlevnad

2.9.1 Styrande dokument

Trafikförvaltningens verksamhet regleras genom tillämpliga lagar och tillstånd för den verksamhet förvaltningen bedriver. Region Stockholms styrning av trafikförvaltningens verksamhet sker genom budget och olika övergripande styrdokument såsom direktiv, arbetsordningar, Region Stockholms policyer och Region Stockholms investeringsstrategi.

Region Stockholms övergripande styrande dokument för kollektivtrafiken är Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län och Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen.

Trafikförvaltningens strategiska ramverk består av styrande dokument för kollektivtrafiken: strategier, trafikplaner, riktlinjer och utvecklingsplaner. För planering av verksamheten upprättas investeringsplan, genomförandeplan, förvaltningsplaner och verksamhetsplaner.

Trafikförvaltningens arbetsordning sammanfattar hur trafikförvaltningen styrs, kontrolleras och följs upp. Arbetsordningen innehåller också förvaltningschefens fördelning av ansvar.

Inom hållbarhetsområdet tillämpas ett flertal policydokument som beslutats av regionfullmäktige (tidigare landstingsfullmäktige), bland annat landstingets miljöprogram 2017-2021. En kontinuerlig lagbevakning säkerställer trafikförvaltningens kunskapsläge avseende nya lagkrav. Dessa omsätts till styrande dokument, exempelvis riktlinjer för miljö- och sociala hållbarhetsfrågor.

2.9.2 Säkerhet och krisberedskap

Informationsförvaltning

Trafikförvaltningens information hanteras enligt de regler som finns för Region Stockholm. Trafikförvaltningen har anpassat sin informationsredovisning i enlighet med Landstingsarkivets Föreskrift 14, Verksamhetsbaserad informationsredovisning (LA 2014-0223). En del av detta arbete innebär att förstärka den styrning av informationshanteringen som sker via dokumenthanterings- och redovisningsplaner.

För att säkerställa tillgången till information och förbättra möjligheten till insyn i verksamheten ska det oförtecknade analoga arkiv som härrör sig från AB Storstockholms Lokaltrafik och dess dotterbolag ordnas och förtecknas. Trafikförvaltningen ska också satsa på att arkivera den digitala informationen som finns på projektytor, dokumenthanteringssystem och diskutrymmen.

Informationssäkerhet

Målet med trafikförvaltningens informationssäkerhetsarbete är att i hela sin verksamhet arbeta systematiskt utifrån Region Stockholms ledningssystem och därigenom säkerställa adekvat skydd för förvaltningens information. Detta skall ske genom ett optimalt informationssäkerhetsskydd med effektiva och förebyggande säkerhetsåtgärder. Grunden för detta arbete är informationssäkerhetsklassning av de informationsmängder man skapar och hanterar. Utifrån klassningen skall skyddsbehov i IT-tjänster och IT-system definieras och fastställas.

Inom projektet effektivare landsting ser man över styrande dokument inom bland annat säkerhetsområdet. Trafikförvaltningens styrande dokument väntas inom kort harmoniseras med de centralt uppdaterade dito.

Utbildningsstrukturen för medarbetare, konsulter och entreprenörer har setts över och nya utbildningsinsatser har tagits fram för några områden och fler är att vänta.

Samverkan mellan informationssäkerhetsstyrningen och implementationen i form av specifika krav som görs på IT-avdelningen ses för närvarande över för att effektivisera verksamheten. Ett stort arbete har företagits inom säkerhetsskyddsdomänen där både förvaltningsövergripande säkerhetsanalys tas fram i samverkan med Region Stockholms centrala arbete, såväl som specifika analyser för flera olika upphandlingar av utkontraktering.

En handlingsplan för informationssäkerhetsområdet är framtagen. Handlingsplanen omfattar bland annat föreslagna organisatoriska förändringar, resurstillsättningar och förändrade processer för ett ändamålsenligt informationssäkerhetsarbete som ligger i linje med Region Stockholms centrala direktiv och styrande dokument.

Säkerhet och krisberedskap
Trafikförvaltningen har ett system för säkerhetsstyrning av spårtrafikverksamheten under Transportstyrelsens tillstånd och tillsyn. Nya tillstånd för järnvägsverksamheten har erhållits och tillstånden för spårväg och tunnelbana gäller tillsvidare. Systemet utvecklas löpande över åren och översyn av trafiksäkerhetsinstruktionerna för spårvägstrafiken och lokaljärnvägarna planeras ske under 2019. Under 2019 inleds också ett arbete med att utvidga systemet för säkerhetsstyrning till att omfatta samtliga trafikslag.

Med anledning av den nya kamerabevakningslagen kommer trafikförvaltningen att ta initiativ till utökad kamerabevakning med trygghetskameror även inom busstrafikens och spårvägstrafikens knutpunkter. Även kameraövervakning av icke publika områden i trafiksystemet planeras i syfte att stävja klotter, vandalisering och antagonistiska handlingar.

Under 2019 går arbetet vidare med att utreda vilka entreprenörsavtal som kan vara i behov av så kallad säkerhetsskyddad upphandling. Arbetet med säkerhetsskyddet kommer att pågå under hela planperioden.

Inom anläggningsskyddsområdet har en risk- och sårbarhetsanalys genomförts rörande trafikförvaltningens byggnader och anläggningar med perspektivet hur kritiska dessa är för trafikdriften av tunnelbanan. Resultatet av denna analys kommer under 2019 att implementeras i bland annat trafikförvaltningens säkerhetsstyrande dokument. Inom brandskyddsområdet har ett omfattande arbete genomförs med att kartlägga brandskyddsnivån inom tunnelbanan. Resultatet av detta arbete implementeras löpande och kommer att fortsätta under 2019 och kommande år under planperioden.

Trafikförvaltningen övar årligen sin krisledningsorganisation och under 2019 kommer även samövning att ske med trafikförvaltningens leverantörer.

Inom ramen för den återupptagna totalförsvarsplaneringen kommer såväl alternativa som skyddade ledningsplatser att utredas i samverkan med Region Stockholm Säkerhet och beredskap. Även behovet av krigsplacering

av viss nyckelpersonal hos trafikförvaltningen och entreprenörerna kommer att utredas under 2019 och resten av planperioden.

2.9.3 Anti-korruption

Företag ska arbeta mot alla former av korruption inklusive utpressning och mutor, lyder princip 10 i FN:s Global Compact som trafikförvaltningen förbundit sig att följa. Trafikförvaltningen vill inte bara förhindra att korruption i snäv bemärkelse förekommer, utan vill även bedriva en verksamhet som är helt fri från alla typer av korruption och beteenden som kan skada allmänhetens förtroende. Trafikförvaltningens arbete ska bedrivas med fokus på beställarrollen. Det får aldrig finnas grund för att ifrågasätta trafikförvaltningens professionalism och objektivitet.

Region Stockholm har antagit riktlinjer för anti-korruption och representation samt anti-korruptionspolicy.

Ett viktigt kompletterande styrdokument i arbetet mot korruption utöver ovan är trafikförvaltningens förhållningssätt avseende muta och andra oegentligheter. Styrdokumentet gäller för alla anställda och konsulter inom trafikförvaltningen, SL, Färdtjänsten och Waxholmsbolaget. Syftet är att främja en god kultur och motverka oegentligheter inom trafikförvaltningen.

Trafikförvaltningen arbetar förebyggande för att förhindra alla former av oegentligheter kopplade till trafikförvaltningens verksamhet. Centrala verktyg i arbetet är styrdokumenten inom området, löpande utbildning och information till anställda, kravställning i avtal, centraliserad upphandlingsfunktion, och stöd av trafikförvaltningens jurister och internrevisorer. Risker för oegentligheter och korruption är också ett kontinuerligt prioriteringsområde för trafikförvaltningens internrevision. Tips om oegentligheter kan lämnas anonymt.

Trafikförvaltningen skickar varje år sommar- respektive julbrev till samtliga leverantörer. I breven påminner förvaltningschefen om trafikförvaltningens förhållningssätt mot muta och andra oegentligheter i preventivt syfte. Vid upphandling är motverkande av oegentligheter en central del för trafikförvaltningen. Rutiner, delegations- och beslutsordningen, och avtalsgranskningsrutin kompletterar styrdokumentens vägledning vid upphandling.

2.9.4 Miljö och social hållbarhet

Miljö
Trafikförvaltningens miljöarbete tar utgångspunkt i Miljöprogram för Region Stockholm 2017-2021, och det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Under 2019 kommer flera utredningar med betydelse för miljöarbetet att färdigställas bland annat en utredning kring elbussar och utredningar om energieffektiviseringar i fastighetsbeståndet. Trafikförvaltningen arbetar vidare med att utveckla och förvalta miljöledningssystemet enligt nya ISO14001:2015. Ett flertal investeringar för minskat buller från spårtrafiken genomförs. Arbetet med att öka inslaget av förnybart drivmedel i trafiken fortsätter. Under 2019-2022 är fokus på möjliga åtgärder inom sjötrafiken och dieseldrivna arbetsfordon inom spårtrafiken. Dessutom utreds möjligheterna till drift med helelektriska bussar, med fokus på innerstaden och Lidingö och med utblick i övriga länet.

Underhåll av fordon och infrastruktur är viktigt för att förebygga buller och därför ska resultaten från det EU-finansierade projektet Quiet Track, som trafikförvaltningen tidigare har deltagit i, utvärderas. Med ett digitalt tekniskt system för spårövervakning får trafikförvaltningen direkt information om fel och brister i anläggningen vilket på sikt kan leda till förbättrat underhåll och minskat buller till omgivningen.

Social hållbarhet
Trafikförvaltningen, liksom hela Region Stockholm, arbetar utifrån en definition av hållbar utveckling som handlar om att säkerställa goda livsvillkor för alla människor, nu och i framtiden. För trafikförvaltningen handlar det i första hand om att se till att invånarna i länet får tillgång till en väl fungerande och hållbar kollektivtrafik.

Trafikförvaltningen arbetar med målen i den regionala utvecklingsplanen (RUFS) och det regionala trafikförsörjningsprogrammet (TFP), samt kraven i Region Stockholms uppförandekod för leverantörer. För att nå de beslutade målen arbetar trafikförvaltningen aktivt och systematiskt för att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig, säker och trygg – oavsett kön, ålder, funktionsnedsättning eller etnisk bakgrund.

Jämlikhet och jämställdhet
Jämlikhet och jämställdhet ingår i trafikförvaltningens utbildningsprogram avseende social hållbarhet, reviderade riktlinjer för social hållbarhet och trafikförvaltningens metod för sociala konsekvensbeskrivningar. Under 2019 kommer reviderade riktlinjer implementeras och trafikförvaltningen utveckla och föreslå en ny indikator för att följa upp genomförda sociala

konsekvensbeskrivningar. En ny rapport (Communication on progress) ska tillställas FN:s sekretariat för Global Compact. Samma rapport ska även tjäna som trafikförvaltningens hållbarhetsrapport i enlighet med den nya lagstiftningen om hållbarhetsrapportering.

Utbildningsprogram för förvaltningens medarbetare genomförs avseende olika aspekter av social hållbarhet liksom arbete med att identifiera och värdera sociala konsekvenser i olika studier och utredningar. Särskilt fokus kommer läggas på att utveckla och implementera det strategiska trygghetsarbetet för ökad trygghet i och i anslutning till kollektivtrafiken. Ett jämställdhets- och mångfaldsperspektiv ingår också i kvalitativa kundundersökningar, fokusgrupper och analyser. Trafikförvaltningen arbetar med att bredda representationen i medborgardialoger för att få en jämn spridning av deltagare avseende socioekonomisk status, kön, ålder och etnicitet.

Nationella minoriteter och minoritetsspråk
Trafikförvaltningens arbete med nationella minoriteter och minoritetsspråk pågår inom ramen för Region Stockholms övergripande kommunikationsuppdrag. Under 2019 fortsätter arbetet med att tillgängliggöra information digitalt på sll.se och sl.se.

Barnkonventionen
Barnkonventionen ingår i trafikförvaltningens utbildningsprogram avseende social hållbarhet, riktlinjer för social hållbarhet och trafikförvaltningens metod för sociala konsekvensbeskrivningar. Trafikförvaltningen arbetar med delaktighet genom att utveckla metodik och rutiner för dialog med barn och barnkonsekvensanalys (en del av social konsekvensanalys) i planerings- och investeringsprocessers tidiga skeden.

Folkhälsa
Trafikförvaltningen samarbetar med övriga Region Stockholm i arbetet med att planera sin verksamhet inom området med utgångspunkt från den nya folkhälsopolicyn. I detta arbete läggs särskild vikt på barnperspektivet, trygghet och tillgänglighet.

Arbete för tillgänglighet
Arbetet fortsätter med att göra den allmänna kollektivtrafiken tillgänglig för alla resenärsgrupper. Genom regelbunden samverkan med funktionshinders- och pensionärsorganisationer prioriteras och säkerställs kvaliteten inom kvarvarande tillgänglighetssatsningar. En ny indikator gällande fullt tillgänglig linje och bytespunkt föreslås för 2019.

Trafikförvaltningen kommer att tillsammans med förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT) utreda hur samverkansråden för funktionshinders- och pensionärsorganisationerna för FUT ska organiseras framöver. Den obligatoriska tillgänglighetsutbildningen för trafikförvaltningens anställda fortsätter som planerat.

Uppförandekod för leverantörer
Region Stockholms uppförandekod är en integrerad del av förvaltningens riktlinjer för social hållbarhet och ligger till grund för de beslut som fattas i verksamheten och som påverkar miljö, resenärer, samhälle och andra intressenter. Verksamheten bedrivs som minimum efter de lagar och regler som gäller inom respektive verksamhetsområde där trafikförvaltningen eller leverantörer är verksamma. Trafikförvaltningen fortsätter implementering av de branschgemensamma riktlinjer inom social hållbarhet som togs fram tillsammans med Skånetrafiken och Västtrafik och som har Region Stockholms uppförandekod som utgångspunkt.

3. Ekonomi

3.1 Resultatbudget

Ekonomiskt utgångsläge
Enligt regionfullmäktiges budgetbeslut ska trafikförvaltningen[2] redovisa ett resultatmässigt överskott 2019 och för planperioden om 400 mkr per år. I enlighet med fullmäktiges beslut är resultatkravet förlagt till SL-koncernen (AB SL med dotterbolag), medan trafikförvaltningen (förvaltningsorganisationen) och WÅAB redovisar ett budgeterat nollresultat.

Från och med år 2019 inrättas en ny färdtjänstnämnd som ansvarar för färdtjänstverksamheten. Fram till och med 2018 har färdtjänstverksamheten legat under trafiknämndens ansvarsområde. I detta dokument har färdtjänstverksamheten exkluderats i åren före 2019 i jämförelsesyfte, om inget annat anges.

I bokslut 2017 visade trafikförvaltningen ett samlat resultat om 449 mkr och gick in i budgetår 2018 med goda förutsättningar att nå 2018 års resultatkrav om 250 mkr. Resultatprognosen för 2018 kommer att överstiga resultatkravet.

En av flera viktiga förutsättningar för att nå budgeterat resultat år 2019 om 400 mkr och samtidigt driftsätta strategiskt viktiga infrastruktursatsningar är att resandeökningstakten följer trafikförvaltningens prognos. För planperioden 2020-2022 behöver också en fortsatt översyn av biljettpriserna göras och verksamhetsanslagen öka i samma takt som tidigare år. Under planperioden ökar kapitalkostnaderna till följd av att de stora trafikinvesteringarna börjar färdigställas och tas i bruk. Därtill kommer ökade driftkostnader när de nya anläggningarna tas i drift samt kostnader för utökad trafikering. En fortsatt god kostnadskontroll och effektivisering av avtal och administration är fortsatt mycket viktig.

Maxnivån för en långsiktigt hållbar utveckling av verksamhetens kostnader är i genomsnitt 3,3 procent. Mellan budget 2019 och prognos 2018 per oktober förväntas de samlade verksamhetskostnaderna öka med 1,6 procent. Den låga utvecklingstakten beror främst på att prognostiserade utrangeringar 2018 är relativt höga, vilket ger en kostnadsminskande effekt mellan åren. Trafikkostnaderna ökar med 5,5 procent och drift och

[2] Med trafikförvaltningen avses i detta avsnitt de enheter som trafiknämnden ansvarar för (trafikförvaltningen, AB SL med dotterbolag samt Waxholmsbolaget). Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) redovisar separat till trafiknämnden.

underhållskostnaderna med 13,1 procent. Ökningen beror huvudsakligen på ett lågt utfall 2018 och att underhållskostnaderna delvis förskjuts till 2019.

För vidare analys av verksamhetens kostnader i budget 2019 se avsnitt 3.1.2.

Nyckelfaktorer
Nyckelfaktorer som påverkar ekonomin är verksamhetsanslagets storlek, befolkningsutveckling/resandeutveckling, biljettpris, investeringsnivå och kostnadsutveckling (index och ränta).

Verksamhetsanslagen räknas upp med 3,8 procent för 2019 (2,4 justerat för färdtjänst), 3,7 procent för åren 2020-2021 och 3,3 procent 2022 i enlighet med Region Stockholms budget.

Den faktiska resandeökningen 2018 i kollektivtrafiken på land uppnår budgeterade volymer och resandeprognosen 2018 är därmed i paritet med budget 2018. Budgeterade biljettintäkter 2019 baserar sig på en resandeökning på i genomsnitt 1,6 procent i jämförelse med prognostiserat utfall 2018. Resandet i skärgårdstrafiken under 2018 bedöms överträffa budget med 1,4 procent främst till följd av ett ökat antal resande på linje 80 Sjövägen. Vid beräkning av resandet de kommande åren används en modell där medelvärdet av de tre senaste årens resande ligger till grund plus en årlig resandeökning om 2 procent.

Biljettintäkternas utveckling är avgörande för ekonomin. De är i sin tur beroende av många faktorer både inom och utom kollektivtrafiken, såsom resandet, trafikens kvalitet, intäktssäkring, befolkningsutveckling och konjunktur. Budget 2019 utgår från en bedömd resandeökning på omkring 1,6 procent per år, vilket motsvarar cirka 130 mkr per år.

I den av landstingsfullmäktige (nuvarande regionfullmäktige) beslutade budget 2017 med planår fastställdes en prishöjning på månadskortet med 3,3 procent årligen för 2017-2019. Helårseffekten med motsvarande procentuell höjning av samtliga övriga biljetter i sortimentet beräknas ge en ökad intäkt på cirka 190 mkr från 2018 års bas.

Investerings- och utvecklingsbehoven (till exempel teknikutveckling) innebär ökade kostnader för kollektivtrafiken. Betydande investeringar görs i spårvägar, fordon, trygghetsskapande åtgärder samt miljö- och tillgänglighetsanpassningar. Det ökade lånebehov som dessa satsningar medför gör att de finansiella kostnaderna kommer att öka. Även avskrivningarna ökar under flera år framöver. Det rådande ränteläget är för

närvarande lågt och bidrar till ett lågt finansnetto. Framtida högre ränteläge kommer att ha en negativ resultateffekt.

I grunden bygger verksamhetens kostnader på de avtal som löper med antaganden och beräkningar om framtida förändringar. Avtalen inom trafikförvaltningen är ofta knutna till indexkorgar, vilka påverkas av diverse omvärldsfaktorer. Ingående index kan ha en annan ökningstakt än inflationen i samhället. Även den affärsmodell som används påverkar kostnaderna. Trafikförvaltningen har både produktionsavtal och VBP-avtal[3].

De största indexbeloppen återfinns inom SL-trafiken och utgör mer än en miljard kronor. Inom busstrafiken består index huvudsakligen av index för arbetskostnad och drivmedel, där själva indextalet i relation till medelvärdesprognos 2018 antas öka med 3,0 procent för arbetskostnad , 15,0 procent för RME, 5,0 procent för diesel och etanol, 14,0 procent för HVO och 8,0 procent för fordonsgas. Inom tunnelbana är indexutvecklingen i snitt 2,2 procent. För pendeltåg och lokalbana ökar genomsnittligt index med 2,1 respektive 2,2 procent.

I grunden antas kostnadsutvecklingen följa inflationen vilket för förvaltningen innebär en ökning om max 2 procent. Lönekostnaderna inom trafikförvaltningen beräknas öka med 2,0 procent.

Redovisnings- och budgeteringsprinciper
Redovisning av trafiknämndens verksamhetsområden följer de grundläggande redovisningsprinciper som gäller inom Region Stockholm.

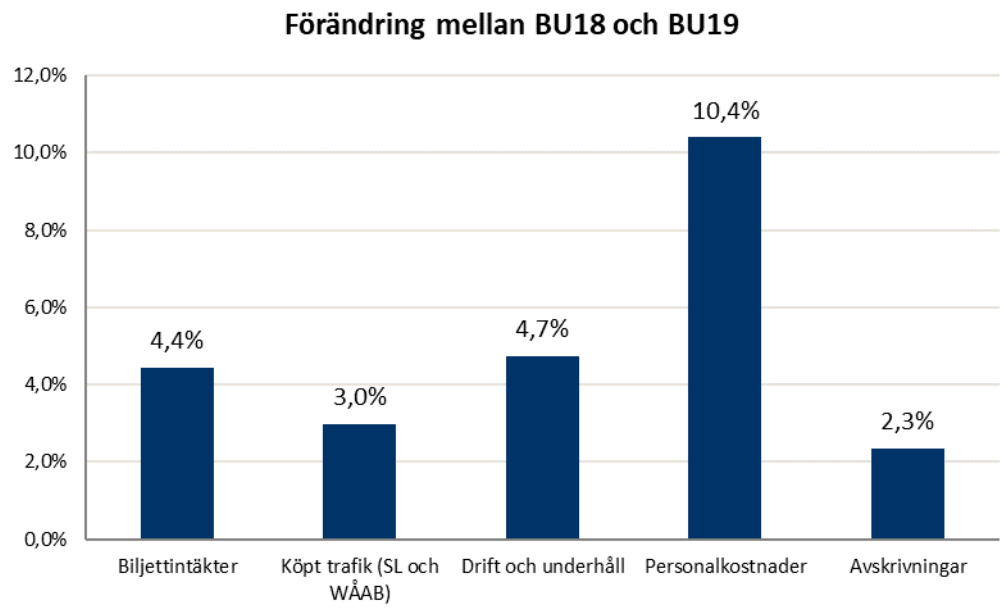
[3] VBP-avtal = avtal där entreprenören ersätts per *verifierad betalande påstigande*.

Resultaträkning: Budget 2019 i förhållande till budget 2018 och utfall 2017.
Verksamhetsinterna intäkter och kostnader ingår ej.

Resultaträkning Mkr	Utfall 2017**	Budget 2018**	Budget 2019	Förändring BU19/BU18	Budget 2020	Budget 2021	Budget 2022
Anslag	9 014	9 263	9 487	2,4%	9 837	10 203	10 540
Biljettintäkter	7 956	8 259	8 625	4,4%	8 765	8 925	9 059
Uthyrning fordon	1 400	1 402	1 387	-1,0%	1 389	1 381	1 376
Uthyrning lokaler	696	806	816	1,2%	841	971	1 004
Reklamintäkter	365	357	352	-1,4%	353	347	347
Övriga intäkter	1 605	1 107	1 275	15,2%	1 234	1 167	1 167
Verksamhetens intäkter	**21 036**	**21 195**	**21 943**	**3,5%**	**22 421**	**22 993**	**23 493**
Personalkostnader	-661	-773	-854	10,4%	-882	-901	-916
Köpt landtrafik (SL)	-12 176	-12 728	-13 086	2,8%	-13 382	-13 774	-13 890
Köpt sjötrafik (WÅAB)	-317	-327	-363	11,0%	-360	-369	-376
Drift och underhåll	-1 953	-2 279	-2 387	4,7%	-2 259	-2 236	-2 297
Övriga kostnader	-1 962	-1 037	-1 018	-1,8%	-903	-839	-850
Verksamhetens kostnader	**-17 070**	**-17 144**	**-17 707**	**3,3%**	**-17 787**	**-18 119**	**-18 330**
Avskrivningar	-3 062	-3 226	-3 302	2,3%	-3 675	-3 890	-4 122
Andel i intresseföretagsresultat	0	0	0	0,0%	0	0	0
Finansnetto	-455	-574	-534	-7,0%	-559	-584	-641
Justering post (endast 2017)	0	0	0	0,0%	0	0	0
Resultat*	**449**	**250**	**400**	**60,0%**	**400**	**400**	**400**

** Avser resultat före bokslutsdispositioner och skatt.*

*** Utfall 2017 och Budget 2018 är nedjusterade med färdjänstverksamhetens värden i jämförelsesyfte.*



3.1.1 Intäkter

Verksamhetens intäkter i budget 2019 uppgår till 21 943 mkr vilket innebär en ökning om 748 mkr (3,5 procent) jämfört med budget 2018. I jämförelse mot utfall 2017 ökar intäkterna med 907 mkr eller 4,3 procent. Nedan följer kommentarer per resultatkategori.

Anslag

Verksamhetsanslaget uppgår till 9 487 mkr och ökar i enlighet med fullmäktiges budget. I förhållande till fullmäktiges budget har en teknisk justering gjorts med anledning av försäljning av förvaltningsstöd till färdtjänstnämnden.

Biljettintäkter

I landstingsfullmäktige 11-12 december 2018 togs beslut om en taxehöjning i SL-trafiken motsvarande 3,3 procent för år 2019. Höjningen baseras på beslut som fattades 2016 om en justering av taxan för åren 2017-2019. Datum för införande av prisjustering är satt till den 3 januari. Taxorna för skärgårdstrafiken är oförändrade.

Budget 2019 jämfört med budget 2018

Biljettintäkterna för 2019 budgeteras till 8 625 mkr vilket innebär en ökning med 366 mkr, motsvarande 4,4 procent i jämförelse med budget 2018. Under 2018 har intäktsökningen i SL-trafiken varit något högre än förväntat, vilket ger en högre bas för beräkning av budget 2019. Till det kommer effekter från prishöjning samt en förväntad resandeökning under nästa år i jämförelse med prognostiserat utfall 2018. Ett försök har genomförts under 2018 att applicera SL-taxa i skärgårdstrafiken under lågsäsong. Försöket kommer att utvärderas under första kvartalet 2019. I budget 2019 utgår intäkterna i skärgårdstrafiken helt från WÅAB-taxa och bedöms öka 2019 jämfört med 2018.

Budget 2019 jämfört med utfall 2017

I jämförelse med utfall 2017 ökar biljettintäkterna med 669 mkr, eller 8,4 procent. I SL-trafiken inkluderar detta prisjusteringar med 3,3 procent för respektive år 2018 och 2019. Till det kommer också effekter från en förväntad resandeökning för båda åren. I skärgårdstrafiken budgeteras biljettintäkterna på samma nivå som utfall 2017.

Övriga intäkter

Övrigt sammanfattar posterna finansieringsbidrag, uthyrning av fordon och lokaler, reklam samt övriga intäkter inom nämndens verksamhetsområden, främst vidarefakturering. Intäkterna är till övervägande del resultatneutrala, det vill säga motsvaras av poster på kostnadssidan. Det handlar huvudsakligen om vidarefakturering av kostnader för exempelvis

externa projekt, fordonsuthyrning, personal- och personalrelaterade kostnader till färdtjänstförvaltningen, bränsle, lagerartiklar med mera. Nedan kommenteras avvikelser mellan åren.

Budget 2019 jämfört med budget 2018
Avvikelsen mot budget 2018 mkr består huvudsakligen av ökade intäkter avseende finansieringsbidrag. Vidare ökar intäkterna från externa projekt samt från ökad vidareförsäljning och vidarefakturering avseende personal, material, bränsle, trafikering i andra landsting med mera.

Budget 2019 jämfört med utfall 2017
I jämförelse med utfall 2017 minskar däremot de budgeterade intäkterna. Huvudsakligen beror det på att trafiknämnden erhöll ett särskilt verksamhetsanslag år 2017 om 250 mkr kopplat till citybanans stationer. Övriga intäkter minskar också till följd av minskad omfattning av de externa projekten som vidarefaktureras i sin helhet. Minskningen motverkas av ökade intäkter bland annat avseende hyresintäkterna 2019 då nya depåer tagits i bruk (Norsborg, Fredriksdal, AGA) samt fakturering av personal och OH till färdtjänstförvaltningen.

3.1.2 Kostnader

Verksamhetens kostnader i budget 2019 uppgår till 17 707 mkr vilket innebär en ökning om 562 mkr (3,3 procent) jämfört med budget 2018. I jämförelse mot utfall 2017 ökar kostnaderna med 637 mkr (3,7 procent eller 1,9 procent i genomsnitt per år). Nedan följer kommentarer per resultatkategori

Köpt trafik
Köpt trafik omfattar kostnaderna för trafikavtal inom SL och WÅAB. Budget 2019 uppgår till 13 449 mkr vilket innebär en ökning om 393 mkr motsvarande 3,0 procent jämfört med budget 2018. Jämfört med utfall 2017 ökar kostnaderna med 955 mkr motsvarande 7,6 procent (3,8 procent i genomsnitt per år).

Budget 2019 jämfört med budget 2018
Kostnadsökningen om 393 mkr kommer huvudsakligen från järnvägstrafiken (125 mkr) till följd av ökade kostnader för index, ökad banavgift till Trafikverket, och ett större behov av ersättningstrafik på grund en ökad omfattning av banarbeten. Kostnaden för tunnelbanetrafiken ökar med 66 mkr främst till följd av indexökning samt tillkommande kostnader för Norsborgsdepån som tagits i bruk. Busstrafikens kostnader ökar med 17 mkr, främst till följd av högre indexkostnader. Förvaltningen har ett ökat fokus på trygghet inom trafiken vilket medför ökade kostnader för bevakning och biljettkontroll (47 mkr).

Skärgårdstrafiken ökar med 36 mkr på grund av utökad trafik samt ett högre pris i nya avtal.

Budget 2019 jämfört med utfall 2017
Kostnadsökningen om 955 mkr rör huvudsakligen ökade kostnader för busstrafiken (537 mkr) främst på grund av ökade indexkostnader samt kostnader för tilläggsavtal, utökad trafikering och högre incitament. Tunnelbanetrafikens kostnader ökar med 136 mkr främst till följd av indexuppräkning samt även tillkommande kostnader för Norsborgsdepån. Inom järnvägstrafiken ökar kostnaderna med 85 mkr, främst till följd av ökade kostnader för index, incitament och ersättningstrafik. Pendeltågsavtalet bidrar dock till minskade kostnader. Därtill ökar kostnaderna för bevakning och biljettkontroll (45 mkr). Skärgårdstrafiken ökar med 46 mkr på grund av utökad trafikering och ökade indexkostnader.

Drift och underhåll
Denna post sammanfattar kostnaderna för drift och underhåll av anläggningar såsom stationer, fordon och IT-system samt lokal- och hyreskostnader. En stor del av investeringsobjektens driftkostnader belastar också kategorin. Budget 2019 uppgår till 2 387 mkr vilket innebär en ökning om 108 mkr motsvarande 4,7 procent jämfört med budget 2018. Jämfört med utfall 2017 ökar kostnaderna med 434 mkr motsvarande 22,2 procent (11,1 procent i genomsnitt per år).

Budget 2019 jämfört med budget 2018
Kostnadsökningen mot budget 2018 om 108 mkr beror bland annat på ökade driftkostnader inom IT (22 mkr) till följd av förvaltningens satsning på digitalisering av verksamheten. Därtill kommer ökade kostnader inom banunderhåll (83 mkr) främst till följd av att införandet av nytt signalsystem på tunnelbanans röda linje skjuts upp, samt ett ökat behov av underhåll för C20-vagnar inom tunnelbanan (20 mkr). Ökningen motverkas av lägre underhållsbehov för vissa anläggningar, bland annat pendeltågsstationer (18 mkr).

Budget 2019 jämfört med utfall 2017
Kostnadsökningen mot utfall 2017 om 434 mkr beror bland annat på nytt avtal för IT-drift samt förvaltningens satsning på digitalisering (88 mkr), utökade satsningar på underhållet av verksamhetens anläggningar (297 mkr), bland annat stationer, hiss och rulltrappor, C20-fordon och banunderhåll.

Övriga kostnader
Övriga kostnader sammanfattar alla verksamhetskostnader som inte utgörs av köpt trafik, drift och underhåll och personalkostnader.

Budget 2019 jämfört med budget 2018
Budget 2019 uppgår till 1 018 mkr vilket innebär en minskning med 19 mkr (1,8 procent). Inom kostnadskategorin finns både ökande och minskande faktorer. Arbetade timmar i investeringsprojekt av trafikförvaltningens personal ökar till följd av den pågående konsultväxlingen vilket bidrar till ökad kostnadsreducering om 14 mkr (minskade kostnader). Även lägre kostnader för bränsle bidrar till minskade kostnader (13 mkr). Kostnaderna för externa projekt ökar dock i omfattning (26 mkr). Därtill kommer ett antal mindre avvikelser. Flera poster under kategorin övrigt är resultatneutrala då motsvarande intäkter erhålls.

Budget 2019 jämfört med utfall 2017
Jämfört med utfall 2017 minskar kostnaderna med 944 mkr, huvudsakligen på att det år 2017 gjordes utrangeringar av anläggningstillgångar i stor omfattning (817 mkr). En ytterligare kostnadsminskning kommer från en ökning av debiterad tid som trafikförvaltningens personal lägger på investeringsprojekt, vilket är en konsekvens av den konsultväxling som genomförs (91 mkr). Därutöver återfinns ett antal mindre faktorer, med såväl ökande som minskande kostnadseffekt.

Avskrivningar
Budgeterade avskrivningar uppgår till 3 302 mkr, en ökning om 2,3 procent jämfört med budget 2018 och 7,8 procent i jämförelse med utfall 2017. Avskrivningsunderlaget baserar sig på beräknat utfall för befintliga anläggningstillgångar samt avskrivningar för pågående investeringar och tillkommande investeringar för stationer, fordon, depåer, infrastruktur med mera. Under budgetperioden ökar avskrivningskostnaderna bland annat för Citybanans stationer och delar inom Röda linjens uppgradering.

Finansnetto
Genomsnittlig låneskuldsränta uppgår för år 2019 till 1,5 procent exklusive leasingportföljen. Totalt för trafiknämndens verksamhetsområde minskar budget 2019 (kostnader) för finansnettot med 7,0 procent, i jämförelse med budget 2018, och uppgår till -534 mkr. Huvudorsaken är en lägre skuldportfölj och lägre marknadsräntor som påverkar räntekostnaderna positivt för såväl leasingkostnader som upptagna lån med rörlig ränta. Under 2018 såldes fordringar som ej fanns med i budget 2018, och detta tillsammans med en något lägre investeringsvolym förklarar den lägre skulden. Däremot påverkar den lägre räntenivån negativt för ränteintäkter på banktillgodohavanden och swapkostnader. Därtill minskar ränteintäkterna i budget 2019 kopplat till de fordringar som avyttrades i juni 2018.

Jämfört med utfall 2017 ökar finansieringskostnaderna totalt 2019 med 17,3 procent eller 79 mkr. Orsakerna är främst ökade räntekostnader för lån kopplat till citybanans stationer (halvårseffekt), minskade ränteintäkter på grund av de fordringar som försåldes i juni i år samt de ränteintäkter som erhölls 2017 till följd av en återbetalning från leverantören till signalsystemet inom program Röda linjens uppgradering. Motsatt har den lägre räntenivån en positiv effekt på finansieringskostnaderna.

Personalkostnader och bemanning

Personalkostnaderna inom trafikförvaltningen utgör knappt 4 procent av de totala verksamhetskostnaderna. Kostnaderna inkluderar även kostnader för personal för färdtjänstverksamheten vilka vidarefaktureras färdtjänstförvaltningen.

ANTAL HELÅRSARBETEN	Budget 2018	Budget 2019	Budget 2020	Budget 2021	Budget 2022
Totalt antal helårsarbeten	813	893	893	893	893

Budget 2019 jämfört med budget 2018

Budget 2019 uppgår till 854 mkr jämfört med 773 mkr i budget 2018, en ökning med 10,4 procent. Kostnaderna ökar främst i och med att antalet årsarbetare blir fler under 2019, jämfört med budget 2018. Kostnadsökningen 2018 och 2019 är en följd av den personalstrategiska utredningen och det arbete som har pågått med att minska konsultanvändningen för att istället öka antalet anställda. Utöver detta har förstärkningar gjorts främst inom IT-området kopplat till projekt, bland annat digitalisering. I övrigt beror kostnadsökningen 2019 på årlig lönerevision, ökade sociala avgifter och pensionskostnader. Noteras bör att personal som arbetar i investeringsprojekt genererar kostnadsminskningar under Övriga kostnader, genom tidskrivning på projekten.

Budget 2019 jämfört med utfall 2017

Jämfört med utfall 2017 ökar kostnaderna med 29,1 procent. Orsakerna är detsamma som i jämförelse med budget 2018 enligt ovan. Därtill påverkar det rådande vakansläget 2017 med lägre personalkostnader till följd.

Framtida kostnadsutveckling

Verksamhetens kostnader beräknas i genomsnitt öka med 2,2 procent mellan åren 2018[4] och 2022, vilket understiger den maximala takt om 3,3 procent som är förenlig med god ekonomisk hushållning inom regionen. Av ökningen står den samlade köpta trafiken för en årlig genomsnittlig kostnadsökning om 4,2 procent, vilket främst beror på ökningar inom

[4] Prognos 2018

busstrafik och lokalbana. Personalkostnaderna ökar med 5,4 procent till följd av växlingen från konsulter till fast anställda. Växlingen beräknas huvudsakligen ske under 2019 och åren därefter uppgår ökningen i snitt till 2,4 procent främst till följd av budgeterad löneökning. Drift och underhåll ökar med 2,2 procent vilket främst beror på ett ökat underhållsbehov inom bana, el, signal. Övriga kostnader minskar med 13,3 procent vilket huvudsakligen beror på att en stor mängd utrangeringar och nedskrivningar belastade år 2018, samt en minskad omfattning av externa projekt (resultatneutrala). Till följd av förvaltningens arbete med verksamhetseffektivisering minskar också kostnaderna för administration och specialistkonsulter under perioden.

Kapitalkostnaderna beräknas i genomsnitt öka med 8,1 procent, där avskrivningarna står för 8,3 procent och finansnettot för 6,7 procent. Den relativt höga utvecklingstakten beror på att investeringar färdigställs och aktiveras. De enskilt största projekten som driftsätts under perioden finns inom program Roslagsbanan med dubbelspår och nya fordon, program Tvärbanan Kistagrenens etapp 1, samt program Röda linjens uppgradering med bland annat nya tunnelbanetåg.

3.2 Budgeterad balansräkning

Balansräkning Mkr	Budget 2019	Utfall 2018	Förändring BU19/UT18
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar	64 524	61 716	4,5%
Omsättningstillgångar	2 865	4 063	-29,5%
- varav kassa bank	*623*	*1 735*	*-64,1%*
SUMMA TILLGÅNGAR	**67 389**	**65 779**	2,4%
EGET KAPITAL			
Eget kapital	8 276	7 990	3,6%
- varav årets resultat	*400*	*607*	*-34,1%*
Avsättningar (samt ev. Minoritetsintresse)	1 010	1 000	1,0%
SKULDER			
Långfristiga skulder	49 045	47 103	4,1%
Kortfristiga skulder	9 058	9 686	-6,5%
SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL	**67 389**	**65 779**	2,4%

En första preliminär balansräkning som exkluderar färdtjänstverksamheten har tagits fram. Anläggningstillgångarnas värde ökar till följd av planerade och budgeterade investeringar. Samtidigt ökar de långfristiga skulderna genom nya lån. För balansräkningar avseende SL-koncernen och WÅAB, se vidare bilaga 1 och 2.

3.3 Investeringar

Trafikförvaltningens omfattande utbyggnader av kollektivtrafiken fortsätter under planperioden och viljeinriktningen är att fortsätta leverera i enlighet med Region Stockholms budget 2019.

Tunnelbana

Under de kommande åren kommer ett antal större program och projekt att påverka både trafik och infrastruktur inom tunnelbanan. Exempel på detta är program Röda linjens uppgradering med nya fordon (C 30), och objekt C20 uppgradering, med modernisering och förlängning av livslängd på befintliga C20-vagnar. Under planperioden kommer även upprustningen av Söderströmsbron att fortsätta.

Under 2019 kommer arbetet med att säkerställa nödvändig livslängd för känsliga områden i bärande stålstruktur på C20 fordon att intensifieras, då stålstrukturen påvisat brister. Under 2019 kommer även arbetet med att installera klimatanläggning (HVAC) i förarhytt på C20-vagnarna att inledas. Arbetet innebär att installera AC i de 200 vagnar som saknar AC i förarhytten.

Som en följd av utbyggnad av tunnelbana som FUT utför tillkommer investeringar för anpassning till befintlig infrastruktur såsom bytespunkter med bussterminaler i Barkarby, Nacka Centrum och Gullmarsplan samt anpassningar av trafikstyrningssystem.

En systemanalys av tunnelbanan har påbörjats, vilken kommer att färdigställas under 2019. Systemanalysen kommer att leda till en uppdaterad utvecklingsplan för tunnelbanan och ska identifiera nödvändiga investeringar för att säkerställa tunnelbanans befintliga nytta samt de nya utbyggnadssträckornas potential.

Lokalbanor

Inom lokalbanor fortsätter projekten att leverera ny och förbättrad infrastruktur till trafiken.

Satsningen på en utbyggnad av dubbelspår på Roslagsbanan bidrar under planperioden tillsammans med nya fordon (X15p) och en ny depå i Molnby till en kollektivtrafik som erbjuder effektivare och mer attraktiva resor i nordostsektorn. För resenärerna betyder det tätare och mindre störningskänslig trafik. Roslagsbanan blir mer tillgänglig och säkerheten högre. Boende längs banan får en bättre miljö genom att bullerskydd byggs utmed banan. Under 2019 pågår även upphandling av E34 Roslagsbanans trafikavtal.

För program Spårväg City innebär kommande leverans av nya spårvagnar (A35) och upprustning av Alkärrshallen tillsammans med övriga åtgärder längs banan att linje 7 (Djurgårdslinjen), som förlängts till T-Centralen, stärker sin attraktivitet och erbjuder än mer effektiva resor. Åtgärderna kommer under senare delen av 2019 föranleda trafikpåverkan, framförallt vid Waldersmarsudde där banan ska byggas om.

Med program Kistagrenen får tvärbanan en helt ny gren från den befintliga banan via Bromma flygplats, Sundbyberg och Kista till Helenelund. Under 2019 kommer kommunernas detaljplanarbete successivt slutföras och entreprenör upphandlas. Den nya grenen på tvärbanan kommer med planerade trafikstarter under planperioden att bidra både till attraktiva och effektiva resor då systemet innebär kortare restider till boende och arbetsplatser. Genom att binda samman kollektivtrafikens andra trafiksystem bidrar Kistagrenen också till en tillgänglig och sammanhållen region.

På Saltsjöbanan fortsätter en allmän teknisk upprustning. I upprustningen ingår bland annat bullerdämpande åtgärder, ny kraftförsörjning och nytt signalsäkerhetssystem som minskar risken för olyckor. För att öka kapaciteten på Saltsjöbanan kommer partiella dubbelspårssträckor att byggas under planperioden. Detta kommer att tillsammans med upprustningsåtgärder på banan samt det ATC -system som slutförs 2019 innebära bidrag till attraktiva och effektiva resor i detta system.

Trafikförvaltningen och Stockholms stad har konstaterat att Norra Danviksbron, som innehåller spår för Saltsjöbanan och ett busskörfält i riktning mot staden, är i behov av ett utbyte. Bron förvaltas gemensamt av parterna. Efter det genomförande som är planerat till under planperioden kommer en nybyggd bro säkerställa Saltsjöbanans funktion och därmed bidra till att upprätthålla attraktiva och effektiva resor.

Buss
Under planperioden planeras nyinvesteringar i busstrafiken framför allt i depåer. Ambitionen är att skapa ytterligare kapacitet, anpassa depåerna till förnybara drivmedel samt ersätta befintliga innerstadsdepåer. Nya depåer blir Enlunda och Tomteboda (den senare som ersättning till depån i Hornsberg). En ny bussterminal uppförs i Haninge. I innerstaden och på Lidingö är Frihamnen en viktig depå då den både trafikförsörjer Lidingö och är en biogasdepå. Frihamnen har bara ett tillfälligt bygglov som har förlängts, men permanent bygglov eller alternativ i närområdet eller på Lidingö behövs för att trafikförsörja Lidingö.

Inom objekt Bussterminal Slussen hanteras kravställningen på Stockholms stads skapande av den nya bussterminalen vid Slussen samt övriga åtgärder som berör kollektivtrafiken.

Pendeltåg
Under budgetperioden fortsätter upprustningar av vissa pendeltågsstationer samt planeringsfasen tillsammans med Trafikverket kring pendeltågsstationerna Märsta, Sundbyberg, Årstaberg, Flemingsberg och Södertälje C. Pendeltågsstationen Vega på Nynäsbanan färdigställs och trafikering påbörjas under 2019. Inom depåområdet fortsätter projektering för en ombyggnation av Älvsjödepån.

Ersättningsinvesteringar
Under budgetperioden fortsätter satsningarna på ersättningsinvesteringar, till exempel hissar och rulltrappor som har lång drifttid och är i behov av att ersättas med nya moderna anläggningar för en ökad tillgänglighet. Tunnelbanestation Fridhemsplan kommer under 2019 genomgå modernisering och förbättring av plattformar och tunnlarnas konstruktion. Inom program C20 uppgradering moderniseras tunnelbanevagnarna C20 i syfte att säkra C20-fordonens planerade livslängd på 30 år och utveckla den funktion som krävs av fordonen för att möta framtida behov och mål med tunnelbanan. I förhållande till fullmäktiges budget har en teknisk justering gjorts med anledning av bildandet av den nya färdtjänstnämnden. Investeringsmedel om 53,6 mkr 2019 och 1,9 mkr 2020 för nytt systemstöd färdtjänst, samt investeringsmedel om 5 mkr 2019 för färdtjänst app har flyttats till färdtjänstnämnden.

En ekonomisk analys av trafikförvaltningens behov av ersättningsinvesteringar 2019-2028 pekar på ett investeringsbehov om totalt 11,8 miljarder kronor för perioden. Se vidare bilaga 3 för beskrivning av specificerade ersättningsinvesteringar.

Tabell: Investeringar inom trafiknämnden under femårsperioden

Investeringar Mkr	Budget 2018	Budget 2019	Plan 2020	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023
Program Roslagsbanans kapacitetsförstärkn.	1 058	*1 365*	547	236	545	466
Program Bussdepåer	509	*495*	339	45	106	190
Program Slussen	173	*23*	8	1	0	0
Program Saltsjöbanan	0	*45*	38	93	109	58
Program Tvärbana Norr Solnagrenen	110	*25*	0	0	0	0
Program Spårväg City	169	*66*	45	1	0	0
Program Pendeltåg	370	*9*	0	0	0	0
Vega station	0	*26*	0	0	0	0
Program Kistagrenen	496	*696*	803	962	913	526
Bussterminal Slussen	150	*222*	433	260	233	202
Program Röda linjens uppgradering	1 222	*1 088*	1 878	1 864	1 328	653
SL LÅS	110	*76*	0	0	0	0
Tonnage för Pendelbåt och Skärgårdstrafik	0	*0*	3	4	75	154
Bytespunkt Gullmarsplan	8	*8*	8	8	16	16
Övergång till eldriven busstrafik	8	*9*	9	9	14	5
Anpassning trafikstyrningssystem bef. Tunnelbana	14	*6*	40	11	31	40
Övergripande utredningar till befintligt system	8	*3*	10	10	25	35
Bussterminal Slussen brukarspecifik inredning	0	*20*	23	33	50	44
Samkörbarhet	0	*8*	40	72	86	106
Saltsjöbanan upphöjning	0	*13*	20	74	129	0
Bussterminal Barkarby	5	*4*	2	8	8	20
Bussterminal Nacka Centrum	5	*3*	5	16	145	182
Åkersberga bussdepå	2	*4*	60	200	144	
Kompletterande depå Sundbyberg	0	*1*	1	0	0	0
Plattformsbarriärer	5	*8*	7	2	0	0
Nockeybybanan ersättning till Akka 4	0	*2*	2	0	0	0
Pendeltåg depå ny	2	*4*	6	8	0	0
Frihamnen bussdepå	1	*2*	2	0	0	0
Haninge bussdepå	1	*2*	2	0	0	0
Bytespunkt Ropsten	10	*3*	2	0	0	0
Program bussdepåer och bytespunkter	0	*0*	100	240	260	560
Program Spårdepåer II	0	*0*	50	0	140	200
Kollektivtrafik Norra Djurgårdsstaden	0	*8*	22	0	0	0
Specificerade ersättningsinvesteringar	846	*1 035*	1 076	1 391	1 090	709
Ospecificerade investeringar	1 303	813	913	651	1 208	1 422
Totalt investeringar	**6 584**	**6 091**	**6 493**	**6 196**	**6 654**	**5 587**

3.4 Specificerade strategiska investeringar

Tunnelbana

Program Röda linjens uppgradering
Röda linjens uppgradering omfattar anskaffning och införande av nya tunnelbanefordon C30, integration av fordon mot landbaserad IT, hantering av restpunkter depån i Norsborg, samt anpassning av Nybodadepån för C30.

Anpassning trafikstyrningssystem befintlig Tunnelbana
Med anledning av Stockholmsöverenskommelsen om en utbyggnad av tunnelbanan genomför trafikförvaltningen studier avseende anpassning av befintliga delar av signalsäkerhetssystem samt tillhörande anpassningar av trafikledningscentraler. Förväntade tillkommande investeringar innebär behov av flera studier inom området. Olika utredningsstudier och planeringsstudier kommer att pågå parallellt med genomförandet. Färdigställande av anpassningar av trafikstyrningen på befintligt system kommer att göras i flera omgångar från 2020 till 2026 inför driftsättning av utbyggd tunnelbana.

Plattformsbarriärer
Objektet syftar till att utreda åtgärder med plattformsbarriärer för ökad personsäkerhet och trygghet i hela tunnelbanesystemet. Utredningen planeras vara klar senast 2020 då eventuell planeringsfas påbörjas. Utgifter för planering och genomförande ingår ej i investeringsplanen. Utredningen kommer visa förutsättningar och möjligheterna att införa plattforms-barriärer och när i tid ett eventuellt införande kan ske. Tester för att verifiera framtaget koncept kommer genomföras på 2 stationer, varav en inomhus.

Pendeltåg

Program Pendeltåg
Tidigare Program Pendeltåg har delats upp i projekt X60B och efterföljande styckes projekt Vega station. Projekt X60B hanterar nyanskaffningen av 129 fordon, där alla fordon är levererade och går i trafik. Vidare kvarstår ett projekt som åtgärdar restpunkter i Citybanan med dialog med Trafikverket som byggherre gällande ansvar.

Vega station
Haninge kommun genomför en utbyggnad av en ny stadsdel inom kommunen, stadsdelen Vega. I den nya stadsdelen planeras byggnation av en ny pendeltågsstation som kommer att ägas av trafikförvaltningen, Trafikverket samt Haninge kommunen.

Samkörbarhet
European Rail Traffic Management System (ERTMS) är ett EU-gemensamt signalsystem. Objektet syftar till att förbereda och ensa trafikförvaltningens pendeltågsflotta om 129 fordon inför Trafikverkets införande av nytt nationellt signalsystem ERTMS i Stockholmsregionen och Mälardalen år 2025-2030. Genomförandet omfattar tillförande av tågskydds-/signalsystem ERTMS på 83 stycken X60/A, samkörbarhet X60/A och

X60B samt vid behov uppgradera ERTMS på 46 stycken X60B för att ensa flottan och säkerställa hela flottans kompabilitet vid införandet av gällande ERTMS-version i Trafikverkets infrastruktur.

Pendeltåg depå ny
Objekt depå ny utreder vilken depåkapacitet och funktion som behövs i pendeltågssystemet. Uppdraget påbörjas med en studie som kommer att leda till ett sakområdes PM avseende depå för utvecklingsplan pendeltåg. Denna utredning behövs för att kunna identifiera behovet av kapacitet i pendeltågssystemet och funktion samt lokalisering av ny depå. Preliminärt kan ett genomförande vara färdigställt under 2025.

Lokalbanor och spårvägar

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 budget 2017 har en översyn av programmets 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 Saltsjöbanan
Programmet omfattar en utbyggnad med partiella dubbelspår, installation av ATC (signalsystem Automatic Train Control) samt upprustningsåtgärder på hela Saltsjöbanan inklusive Neglingedepån. I detta objekt ingår även bullerskyddsåtgärder utefter Saltsjöbanan. Dessutom ingår tvärbanans förlängning från Sickla Udde till Sickla station. Samtliga leveranser beräknas vara klara år 2025.

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. I budget 2019 redovisas den total investeringsutgift inklusive återstående som krävs för att kvarvarande arbete, som består i att färdigställa signalsystemets ATP (Automatic Train Control)-del, kan slutföras. Jämfört med budget 2018 omfattar beräknad total investeringsutgift ej en ny ersättningsdepå för Nockebybanans fordon

vilken föreslås utgå ur programmets omfattning för utredning i särskild ordning.

Program Spårväg City
Programmets ursprungliga syfte har varit att möjliggöra trafikering mellan Gåshaga brygga och Sergels torg via den planerade stadsdelen Norra Djurgårdsstaden samt att tillgänglighetsanpassa befintlig spårvägslinje. Programmet har omfattat ny spårväg från Djurgårdsbron till Ropsten, upprustning och partiell dubbelspårsutbyggnad av Lidingöbanan, ny depå för spårvagnar på Lidingö samt anskaffning av 24 nya spårfordon.
I budget 2017 och 2018 har budgeten minskats så att medel för att planera och genomföra sammanbindningen mellan Djurgårdsbron och Ropsten saknas. Dessutom saknas medel för anskaffningen av de spårfordon som skulle ha krävts med en sådan sammanbindning. Budgetramarna i budget 2019 innebär att medel finns för genomförd förlängning från Kungsträdgården till T-centralen, inklusive anskaffning av de två spårvagnar som krävs för denna förlängning samt tillgänglighetsanpassning av Nybroplans hållplats.

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. Budget 2019 förutsätter byggstart under 2018 och innebär även, på grund av tidsförskjutning av det kommunala detaljplanearbetet, att budgetmedel har förskjutits. Tidsförskjutningen av detaljplanearbetet innebär vidare en utmaning att klara trafikstarter 2021 till Ursvik och 2023 till Helenelund.

Saltsjöbanan upphöjning
Objektet avser Saltsjöbanans upphöjning i Nacka station som samtidigt innebär att nuvarande station läggs ned. Projektet finansieras av Nacka kommun till 100 procent och befinner sig i planeringsfasen, då bland annat järnvägsplan skall upprättas, efter inriktningsbeslut i landstingsstyrelsen (nuvarande regionstyrelsen). september 2017. Ett beslut om genomförande är planerat att kunna fattas under 2019.

Nockebybanan ersättning till Akka 4
Det finns ett avtal tecknat med Stockholms stad om avflyttning från tomträtten Akka 4. Det mesta i detta avtal är hanterat men trafikförvaltningen har förbundit sig att bekosta och genomföra uppförande av en ny depå för Nockebybanans vagnar samt ett vändspår för tunnelbanan på samma plats. Den nya depåbyggnaden ska utformas för att möjliggöra överdäckning med plats för annan bebyggelse. Objektet hänger ihop med stadens planarbete kring Alvik. I samband med planarbetet måste en utredning genomföras som på sikt ska leda fram till bygglov för depån. Preliminärt kommer depån att vara färdigställd under 2026.

Buss

Program Bussdepåer
Programmet omfattas av fyra projekt för nybyggnation av bussdepåer; Fredriksdal, Tomteboda, Charlottendal samt Enlunda. 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. Projektet ska avslutas under 2019.

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 cirka 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 markåtkomst.

Bytespunkt Gullmarsplan
Trafikförvaltningen genomförde en samlad utredning under 2015-2017 avseende övergripande investeringsbehov för bytespunkt Gullmarsplan beaktande utbyggd tunnelbana enligt Stockholmsförhandlingen. En del av investeringsbehovet har direkt bäring på utbyggnaden av tunnelbanan. Underlag för inriktningsbeslut tas fram under 2019. Utöver pågående utredning för en långsiktigt ny bytespunkt vid Gullmarsplan genomför trafikförvaltningen under 2018-2019 analys och utredning av den bussterminalfunktion som behövs under tiden som förvaltning för utbyggd tunnelbana bygger ut tunnelbanan vid Gullmarsplan. Detta kommer att innebära viss trafikpåverkan för busslinjerna vid Gullmarsplan, vilket kommer att beskrivas under året och ingå i kommande års trafikförändringar.

Övergång till eldriven busstrafik
Objektet omfattar utredning och planering som syftar till att studera övergång till eldriven busstrafik i hela Stockholms län. Utredningen ska beskriva hur en elektrifiering skulle kunna ske övergripande i hela Stockholms län och specifikt i innerstaden i och med upphandling av nytt innerstadsavtal, med trafikstart 2022 eller 2026. Fokus ligger på att beskriva kostnader, nyttor och genomförbarhet för ett införande av den nya tekniken. Utredningen kommer också att föreslå uppdateringar i styrande dokument och bidra med kompetens kring pågående elektrifieringsprojekt och trafikupphandlingar. Planeringsfasen påbörjas 2019 och planeras vara färdigställd 2023. Ett successivt införande av elbusstrafik är att vänta i takt med att befintliga trafikavtal löper ut. Utgifter för genomförande ingår ej i investeringsplanen.

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 som antagits av kommunfullmäktige i Stockholms stad.

Objektet Bussterminal Slussen är baserat på genomförandeavtal för ny- och ombyggnadsarbeten, i och i anslutning till Slussen, mellan Region Stockholm och Stockholms stad, vilket godkändes av landstingsfullmäktige december 2016. Objektet omfattar därmed total investeringsutgift för bussterminalen, vilken byggs av Stockholms stad som byggherre samt den ersättningstrafik som under byggtiden följer av detta. Fördelningen av investeringsutgiften i budget 2019 är anpassad till Stockholms stads planering för genomförande av bussterminalen och den betalplan som följer av genomförandeavtalet mellan trafikförvaltningen och Stockholms stad.

Bussterminal Slussen brukarspecifik inredning
Detta objekt avser de delar i bussterminalen som i enlighet med gränsdragningslistan i Genomförandeavtal för ny- och ombyggnadsarbeten i och i anslutning till Slussen inte omfattas av gemensam finansiering utan skall tillhandahållas av Region Stockholm.

Bussterminal Barkarby
Som en konsekvens av Stockholmsöverenskommelsen 2013 ska Region Stockholm och Järfälla kommun gemensamt ansvara för och bekosta genomförandet av en ny bussterminal Järfälla (Barkarby station). Trafikförvaltningens uppdrag omfattar utredning av behov, kapacitet, kostnad och utformning för bussterminal i Järfälla. Bussterminalen planeras vara färdig i anslutning till att den utbyggda tunnelbanan till Barkarby preliminärt tas i drift 2024. Underlag för genomförandebeslut planeras vara framtaget under 2019.

Bussterminal Nacka Centrum
Som en konsekvens av Stockholmsöverenskommelsen 2013 ska Region Stockholm och Nacka kommun gemensamt ansvara för och bekosta genomförandet av en ny bussterminal i Nacka centrum. Bussterminalen är en del av ett större projekt, Mötesplats Nacka med överdäckning och bussterminal, som drivs av Nacka kommun i samverkan med trafikförvaltningen och Trafikverket. Planeringsfasen är påbörjad och projektering för systemhandling har startat. Genomförandebeslut förväntas vara framtaget under 2019. Bussterminalen planeras vara färdig i anslutning till att den utbyggda tunnelbanan till Nacka centrum preliminärt tas i drift 2026.

Åkersberga bussdepå
Befintlig bussdepå vid Åkers kanal (Säby) är för liten och uppfyller inte alla behov. SL hyr bussdepån men äger en fastighet i centrala Åkersberga, på vilken dagens bussterminal är lokaliserad. Varken depån eller terminalfastigheten är tillräckligt stora för att inrymma hela behovet av uppställningsyta för samtliga bussar, varvid komplettering av uppställningsplatser kommer att uppföras på depån. Ny detaljplan är under framtagande för att möjliggöra tillkommande ytor vid depån. Kommunen vill förtäta i centrala Åkersberga, med nya byggrätter för bostäder såväl på sin egen fastighet som på AB SLs. Då uppställningen sker på kommunens mark utreds möjligheten att såväl uppställning som verkstadskapacitet kan hanteras vid depån. Alternativa lösningar kan finnas, en ny depå på sikt eller att den befintliga kompletteras.

Kompletterande depå Sundbyberg
Sundbybergs kommun vill förändra markanvändningen där nuvarande Råsta bussdepå är belägen. AB SL äger fastigheten och ett utredningsavtal har tecknats mellan trafikförvaltningen och Sundbybergs kommun för att utreda möjligheterna. En behovsanalys har genomförts som visar på att depån är överbelagd, samt att en kompletterande depå behövs i trafikområdet. Preliminärt kan ett genomförande vara färdigställt under 2022.

Frihamnen bussdepå
I huvudavtalet med Stockholms stad finns en skrivning där staden tar på sig att markanvisa en permanent bussdepå i område Frihamnen/Värtahamnen, som ersättning för den tidsbegränsade bussdepålokalisering som SL har i området i dagsläget. Preliminärt kan ett genomförande vara färdigställt under 2027.

Haninge bussdepå
Haninge kommun vill omlokalisera bussdepån och förändra markanvändningen på den nuvarande platsen. En behovsanalys är genomförd, vilken visar att depån är väl lokaliserad för busstrafikens behov, samt för- och nackdelar med att gå kommunen till mötes. Trafikförvaltningens utgångspunkt är att fastighetsutvecklingen av den nuvarande bussdepåfastigheten, som SL äger, måste bära investeringsutgiften för en ny depålokalisering och sätta busstrafiken i en lika god eller bättre situation som nuvarande. Preliminärt kan ett genomförande vara färdigställt under 2024.

Bytespunkt Ropsten
Bytespunkt Ropsten är en betydelsefull knutpunkt för kollektivtrafiken mellan Stockholm och Lidingö. Här sker byten mellan tunnelbanan,

Lidingöbanan, bussar och båttrafik. I närområdet sker en betydande utbyggnad av staden med nya bostäder och arbetsplatser i Norra Djurgårdsstaden. Dagens utomhusbussterminal finns på Stockholms stads mark, med ett uppsägningsbart nyttjanderättsavtal. I nuvarande exploateringsplaner inryms bussterminalen istället som en inomhusterminal, eller delvis inomhus, som en del i ett bebyggt kvarter. Bytespunktens upptagningsområde kommer att bli betydligt hårdare exploaterat, troligtvis med en ökad resenärsmängd. Preliminärt kan ett genomförande vara färdigställt under 2024.

Program bussdepåer och bytespunkter
Programmet omfattar utgifter för genomförande av objekten Bytespunkt Ropsten, Haninge bussdepå, Frihamnen bussdepå, Märsta bussdepå, Råsta bussdepå samt kompletterande depå i Sundbyberg. Utgifter i tidiga faser per objekt inom programmet finns upptagna som separata objekt inom ramen investeringsplan 2019, vilka finns beskrivna som separata objekt ovan (eller i bilaga 3 specificerade ersättningsinvesteringar). Realiserande av programmet påbörjas under 2020 då genomförandet av kompletterande depå Sundbyberg preliminärt ska påbörjas.

Sjötrafik

Tonnage för pendelbåt och skärgårdstrafik
Objektets ändamål är att upphandla ett modernt och tillgängligt pendelbåtstonnage med miljövänlig framdrivning som svarar mot uppsatta mål i det regionala trafikförsörjningsprogrammet gällande tillgänglighet och miljö. Upphandlingen omfattar anskaffning av sex nya fartyg samt optionsmöjligheter på ytterligare två fartyg. En aktualiserande utredning och efterföljande planering påbörjas 2020. Preliminärt ska samtliga fartyg vara levererade år 2024.

Trafikslagsgemensamt

Program Slussen
Tidigare Program Slussen har delats upp i Program Slussen och Program Saltsjöbanan. Inom ramen för objektet är programmets uppdrag är att samordna och hantera trafikförvaltningens åtgärder och behov vid Slussen, samt skapa en tydlighet i relationen gentemot Stockholms stad och dess 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, vilket därmed ger bättre möjlighet till helhetssyn gällande trafikförvaltningen och Stockholms stads åtgärder. Programmet omfattar, förutom samordning, nyinstallation och

utbyte av teknik- och elkraftsutrustning i Slussen, dessutom renovering av Söderströmsbron (tunnelbanebron mellan Slussen och Gamla stan).

SL LÅS
Objektet ska uppnå en väsentligt förbättrad säkerhet i kollektivtrafikanläggningarna. Målet är att skapa förutsättningar för effektiv och enhetlig kontroll av vilka som kommer in i de anläggningarna som har inverkan på kollektivtrafiken eller påverkar person- eller trafiksäkerhet. Kollektivtrafiken ska inte störas på grund av intrång i anläggningarna. Kostnaderna på grund av inbrott och skadegörelse förväntas även minska kraftigt i de utrymmen som får elektroniska lås.

Övergripande utredningar till befintligt system
Objektet omfattar utredningar som avser identifiera tillkommande investeringar avseende exempelvis flödesförbättrande åtgärder på befintliga stationer för att möta de förändringar i resande som utbyggd tunnelbana förväntas ge. Objektet omfattar även teknisk anpassning av befintliga system för att möjliggöra anslutning av utbyggd tunnelbana. Tillkommande investeringar som identifieras med anledning av utbyggd tunnelbana kommer att behöva färdigställas inför preliminär driftstart av utbyggd tunnelbanan 2026. Utredningsbeslut togs 2016. Underlag för förnyat utredningsbeslut tas fram under 2019.

Program Spårdepåer II
Programmet omfattar utgifter för genomförande av objekten Pendeltåg depå ny och Nockebybanan ersättning till AKKA 4. Utgifter i tidiga faser per objekt inom programmet finns upptagna inom ramen för investeringsplan 2019, vilka finns beskrivna som separata objekt. Genomförande av programmet förväntas starta under 2022 då kapacitet och funktion i pendeltågssystemet samt lokalisering av ny depå finns framtaget.

Kollektivtrafik Norra Djurgårdsstaden
Utifrån en politisk överenskommelse (M, L, KD, C MP) våren 2016 beslutade trafiknämnden i februari 2017 (TN 2016-1560) om att godkänna en behovsanalys och beslutade att genomföra en utredning avseende kollektivtrafikförsörjningen av Norra Djurgårdsstaden. Utredningen görs i samarbete med Stockholm och Lidingö stad. I behovsanalysen beskrivs behovet av att på ett samlat sätt bevaka Region Stockholms intressen i flera pågående planeringsprocesser, till exempel Stockholm stads planering för området och Lidingö stads planering för en ny Lidingöbro. Ett inriktningsbeslut planeras under 2019.

Denna verksamhetsplan för 2019 och planår 2020–2022 har nämnd-/styrelsebehandlats 2019-01-29.

Datum

Caroline Ottosson
Förvaltningschef

Catarina Strömsten
Ekonomidirektör
Verksamhetsstyrning och ekonomi

Bilagor:
Bilaga 1 – SL Koncernen
Bilaga 2 – Waxholmsbolaget
Bilaga 3 – Specificerade ersättningsinvesteringar
Bilaga 4 – Uppdrag från Region Stockholms budget 2019
Bilaga 5 – Trafikförvaltningens aktiviteter med FC-fokus

Bilaga 1 – SL Koncernen

Resultaträkning SL Mkr	Utfall 2017	Budget 2018	Budget 2019	Avvikelse BU19 - BU18	Förändring BU19/ BU18
Verksamhetsanslag	8 623	8 695	9 002	307	3,5%
Biljettintäkter	7 922	8 236	8 639	403	4,9%
Uthyrning fordon och lokale	2 099	2 211	2 201	-10	-0,5%
Finansieringsbidrag	341	258	252	-6	-2,3%
Reklam	365	357	353	-4	-1,1%
Övriga intäkter	999	749	818	69	9,2%
Verksamhetens intäkter	**20 349**	**20 506**	**21 265**	**759**	**3,7%**
Personalkostnader	-19	-20	-22	-2	10,0%
Köpt trafik	-12 224	-12 778	-13 136	-358	2,8%
Drift och underhåll	-1 809	-2 096	-2 194	-98	4,7%
Övriga kostnader	-2 701	-1 790	-1 895	-105	5,9%
Verksamhetens kostnader	**-16 752**	**-16 684**	**-17 248**	**-564**	**3,4%**
Avskrivningar	-2 948	-3 041	-3 126	-85	2,8%
Finansnetto	-433	-530	-491	39	-7,4%
Resultat	**215**	**250**	**400**	**150**	

Investeringar Mkr	Budget 2018	Budget 2019	Plan 2020	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023
SL	6 252	5 696	6 006	5 882	6 322	5 253
Totalt investeringar	**6 252**	**5 696**	**6 006**	**5 882**	**6 322**	**5 253**

Balansräkning Mkr	Budget 2019	Budget 2018	Utfall 2017	Förändring BU19/BU18	Förändring BU19/UT17
TILLGÅNGAR					
Anläggningstillgångar	59 197	62 225	56 707	-4,9%	4,4%
Omsättningstillgångar	2 700	2 787	3 513	-3,1%	-23,1%
- varav kassa bank	*550*	*584*	*1 235*	*-5,8%*	*-55,5%*
SUMMA TILLGÅNGAR	**61 897**	**65 012**	**60 220**	-4,8%	2,8%
EGET KAPITAL					
Eget kapital	8 180	7 682	7 300	6,5%	12,1%
- varav årets resultat	*400*	*250*	*215*	*60,0%*	*86,0%*
Avsättningar (samt ev. Minoritetsintresse)	984	540	653	82,1%	50,6%
SKULDER					
Långfristiga skulder	44 071	50 775	44 546	-13,2%	-1,1%
Kortfristiga skulder	8 663	6 015	7 721	44,0%	12,2%
SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL	**61 897**	**65 012**	**60 220**	-4,8%	2,8%

Resande	Budget 2019	Budget 2018	Bokslut 2017	Förändring BU19/BU18	Förändring BU19/AC17
Kollektivtrafik på land och vatten: Genomsnittligt påstigande en vanlig vardag					
allmän kollektivtrafik land, tusental	2 936	2 803	2 743	4,7%	7,0%
Kollektivtrafik på vatten passagerare, tusental*	1 340	1 046	1 000	28,1%	34,0%

** avser pendelbåtslinje 80, 85 och 89*

Bilaga 2 – Waxholmsbolaget

Resultaträkning WÅAB Mkr	Utfall 2017	Budget 2018	Budget 2019	Avvikelse BU19 - BU18	Förändring BU19/ BU18
Verksamhetsanslag	326	350	380	30	8,6%
Biljettintäkter	79	70	80	10	14,3%
Övriga intäkter	90	95	97	2	2,1%
Verksamhetens intäkter	**496**	**515**	**556**	**41**	**8,0%**
Personalkostnader	0	-1	-1	0	0,0%
Köpt trafik	-319	-327	-363	-36	11,0%
Drift och underhåll	-89	-103	-111	-8	7,8%
Övriga kostnader	-20	-32	-27	5	-15,6%
Verksamhetens kostnader	**-428**	**-463**	**-502**	**-39**	**8,4%**
Kapitalkostnader	-52	-52	-54	-2	3,8%
Resultat	**17**	**0**	**0**	**0**	

Investeringar Mkr	Budget 2018	Budget 2019	Plan 2020	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023
Investeringar WÅAB	46	**48**	21	17	49	88
Totalt investeringar	**46**	**48**	**21**	**17**	**49**	**88**

Balansräkning Mkr	Budget 2019	Budget 2018	Utfall 2017	Förändring BU19/BU18	Förändring BU19/UT17
TILLGÅNGAR					
Anläggningstillgångar	459	502	461	-8,7%	-0,5%
Omsättningstillgångar	64	120	74	-46,4%	-13,1%
- varav kassa bank	*23*	*90*	*51*	*-74,4%*	*-54,8%*
SUMMA TILLGÅNGAR	**523**	**622**	**535**	-15,9%	-2,3%
EGET KAPITAL					
Eget kapital	39	36	35	7,2%	10,3%
- varav årets resultat	*0*	*0*	*17*	n.a	*-100,0%*
Avsättningar (samt ev. Minoritetsintresse)	27	41	27	-35,1%	-1,5%
SKULDER					
Långfristiga skulder	284	383	325	-25,8%	-12,6%
Kortfristiga skulder	174	162	148	7,5%	17,6%
SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL	**523**	**622**	**535**	-15,9%	-2,2%

Resande	Budget 2019	Budget 2018	Bokslut 2017 (AC)	Förändring BU19/BU18	Förändring BU19/AC17
Kollektivtrafik på vatten:					
Passagerare, tusental	4 750	4 798	4 698	-1,0%	1,1%
-varav skärgårdstrafik	1 857	1 746	1 770	6,4%	-1,4%
-varav pendelbåtstrafik *	2 893	3 052	2 928	-5,2%	4,2%

** Avser pendelbåtslinje 81 och 82*

Bilaga 3 – Specificerade ersättningsinvesteringar

Tabell: Specificerade ersättningsinvesteringar inom trafiknämnden under femårsperioden

Investeringar Mkr	Budget 2018	Budget 2019	Plan 2020	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023
Nya Spårvägsmuseet	98	*101*	7	0	0	0
C20 - uppgradering	113	*199*	376	305	137	8
Danviksbron	23	*6*	10	37	37	0
Handen Bussterminal	66	*54*	0	0	0	0
Fordon SpvC - nya A35 fordon	129	*144*	0	0	0	0
Bytespunkt Slussen upprustning	0	*15*	39	130	120	85
Hässelbygrenen	15	*10*	80	197	166	191
Skarpnäcksgrenen	20	*10*	40	50	50	30
Upprustning södra Götgatan	6	*2*	14	40	50	30
Märsta bussdepå	4	*2*	2	0	0	0
Råsta bussdepå	4	*0*	0	0	0	0
TB Kanalisation 750 Volt	23	*1*	0	0	0	0
Lågfrekvent underhåll X60,	114	*16*	105	0	0	0
Lågfrekvent underhåll X60, X60A, X60	0	*0*	0	89	127	40
Utbyte av hissar och rulltrappor	186	*196*	206	81	147	107
Utbyggnad av Älvsjö depå	35	*26*	51	257	248	174
Förstärkning innertak Fridhemsplan	10	*211*	0	0	0	0
Rissne tunnelbanedepå	0	*40*	146	205	9	44
Ospecificerade ersättningsinvesteringar	1 151	*779*	861	726	1 358	1 517
Totalt ersättningsinvesteringar	**1 996**	**1 813**	**1 937**	**2 116**	**2 448**	**2 226**

Större specificerade ersättningsinvesteringar

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 130 mkr, samt en flyttkostnad från fastigheten. Region Stockholm (SLL) har köpt en fastighet av Stockholms stad, Hus 9, i Gasverksområdet, vilket var en del i överenskommelsen. Rivning och sanering av fastigheten genomfördes under 2018. Bygg- och installationsentreprenad genomförs 2018-2019 och därefter tar utställningsentreprenad vid. Museets öppning har senarelagts till augusti 2020. 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 stängt för allmänheten.

C20 Uppgradering
Objektet avser uppgradering och modernisering av tunnelbanevagnarna C20 och kommer att genomföras under perioden 2014 till 2023. Uppgraderingen avser att säkra C20-fordonens planerade livslängd på 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.

Danviksbron
Trafikförvaltningen och Stockholms stad genom dess Trafikkontor har konstaterat att Norra Danviksbron, som innehåller spår för Saltsjöbanan och ett busskörfält i riktning mot stan, är i behov av ett utbyte. Bron förvaltas gemensamt av parterna med fördelningen 41% trafikförvaltningen och 59% Stockholm Stads Trafikkontor.

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 påbörjad. Etapp 2 består av stomkompletteringar och installation av SL:s verksamhetsanknutna utrustning. Etapp 2 kommer att LUF-upphandlas av SL och överföras på exploatören SveaNor för genomförande varefter anläggningen överlämnas färdig efter godkänd slutbesiktning till SL. Objektet beräknas vara klart 2019 – 2020.

Fordon Spårväg City - nya A35 fordon
Objektet avser anskaffning av sex nya fordon som ska trafikera sträckan Sergels torg – Waldemarsudde. Leasingavtalet för A34-fordonen som idag trafikerar sträckan har gått ut, vilket innebär att fordonen måste ersättas för att upprätthålla befintlig trafik.

Bytespunkt Slussen
Trafikförvaltningens underhålls- och förnyelsearbeten i t-banestation Slussen har skjutits upp i och med den långa process som varit gällande ny

detaljplan för Slussen. Stockholms stads arbeten har fortsatt med ökad intensitet det senaste året. Det finns därmed ett behov av att, samordnat med Stockholms stad, genomföra de underhålls- och förnyelsearbeten i Slussen som tidigare inte har utförts eller har kunnat utföras av Region Stockholm (tidigare SLL). Ett klargörande av omfattningen av objektet har skett inom ramen för antaget förslag till utredningsbeslut.

Hässelbygrenen
Gröna linjens Hässelbygren är en ombyggd spårväg som härstammar från 1940- och 1950-talet. Objektet omfattar en upprustning och modernisering av broar, plattformar, bana, el, signal, IT/tele och stationer på grön linje mellan Alvik och Hässelby strand. Objektet återupptas under 2019 efter genomförd aktualitetsprövning. Genomförande pågår delvis parallellt med studierna och hela upprustningen förväntas vara färdigställd under 2026.

Skarpnäcksgrenen
På den gröna tunnelbanelinjen från Skärmarbrink till Bagarmossen finns 20 broar samt andra betongkonstruktioner som exempelvis stödmurar. På dessa broar finns ett tätskikt som skyddar konstruktionen från att vatten tränger in och bryter ner betongen. Provtagning från broarna på sträckan visar att tätskikten är dåliga och behöver bytas ut. Åtgärderna innebär att tåganläggningen demonteras och att broarna är avstängda för tunnelbanetrafik. I samband med åtgärderna på broarna samordnas även åtgärder inom övrig infrastruktur på samma sträcka. Genomförande påbörjas under 2019.

Upprustning södra Götgatan
Konstruktionen för tunnelbanans tak, 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 cirka 1-3 meter under Götgatan. Tätskiktet som skyddar konstruktionen mot läckande vatten behöver bytas. Under 2015 initierade Stockholms stads trafikkontor 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. Genomförande planeras starta under 2019.

Märsta bussdepå
Märsta bussdepå är dåligt grundlagd. De delar av området som inte har markförstärkts tillräckligt behöver åtgärdas, alternativt behöver en annan lokalisering hittas. Preliminärt kan ett genomförande vara färdigställt under 2026.

Råsta bussdepå
Kommunen vill utveckla området där Råstadepån befinner sig, varvid depåkapaciteten behöver omlokaliseras. Depån är för stor för att vara optimal, men kapaciteten är ändå underdimensionerad för behovet. Intäkt finns i att fastigheten eller del av den säljs och värdeutvecklas för att finansiera/ delfinansiera nybyggnad av kompletterande depåbehov på annan plats i trafikområdet. Preliminärt kan ett genomförande vara färdigställt under 2024.

Kanalisation 750 V
Objektet avser ett utbytesprogram där gammal utgången kanalisation på tunnelbanans röda och gröna linje byts mot ny. Kanalisation i spårmiljö inom SL:s anläggningar används för EST (El, Signal, Tele)-kablar och kablar för elkraft tågdrift (750 V). Kanalisation för EST-kablar ska alltid vara fysiskt separerad från kanalisation för kablar tillhörande elkraft tågdrift (750 V). Kabelrännor av betong används som längsgående huvudkanalisation samt i vissa fall även som tvärkanalisation. På utomhussträckor mellan stationerna består kanalisationen av längsgående kabelrännor utmed spåret. Längs med plattformar och i tunnlar utgörs kanalisationen av kabelkonsoler monterade under plattformskant respektive på tunnelvägg.

Lågfrekvent underhåll Pendeltåg X60
X60-pendeltågsflottan består idag av totalt 129 fordon. Grundleveransen som omfattade 71 fordon levererades 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 och för att klara en förväntad trafikökning vid öppnandet av citybanan så har ytterligare 46 fordon levererats. 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. Lågfrekvent 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 drifttillstånd. För närvarande genomförs planenligt tioårsunderhåll samt ett andra femårsunderhåll på X60-fordonen. Det första femårsunderhållet på X60B förväntas infalla under år 2020.

Utbyte av hiss 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 ursprungliga tidplanen var 2015-2019 men tidplanen har justerats till en 10-års period

Utbyggnad av Älvsjö depå
Älvsjö pendeltågsdepå byggdes 1968, är i stort behov av upprustning och behöver ses över i sin helhet. Depån har hanterat underhåll av X10-fordon som nu har fasats ut. I och med de nya X60-fordonen behöver depån anpassas för att få rätt funktion och kapacitet. Den utredning som nu har genomförts visar att om Älvsjödepåns alla delar ska kunna användas optimalt och vara ett komplement till hela depåsystemet behövs ett flertal åtgärder. Verkstadsspår behöver anpassas och nya fordonslyftar för X60 anskaffas. Den befintliga tvätten som är anpassad för X10 fungerar inte på X60 varför ny fordonstvätt behöver anskaffas för att säkerställa tvätten på den befintliga flottan. Fastighet, bana, el signal (BES) behöver livstidsförlängas ytterligare 30 år. Nya uppställningsplatser tillförs och materiellogistiken säkras genom en ny godsmottagning, nya förråd och ny miljöstation. Arbetsmiljön säkerställs för bland annat verkstadspersonal. Objektet beräknas vara klart 2024 där det största arbetet sker 2020-2023. Totalutgiften för objektet beräknas till ca 865 mkr. Genomförandet är planerat att starta under år 2019.

Förstärkning innertak Fridhemsplan
Den gröna linjen, sträckan Hötorget – Vällingby invigdes 1952. Fridhemsplans station grön linje består av två tunnlar utsprängda ur berget och sammanbundna i plattformsmiljö. Tunnlarna har försetts med innertaksvalv av betong, fritt upplagda på betongpelarkonstruktioner med kaklade innerväggar. Takelementen och pelarna uppvisar idag allvarliga skador med stora betongdelar som har spjälkats bort och grov korrosionsbildning på dess armeringsstål. Ovanför innertaket finns berget, som har förstärkts med lösningar som nu är omoderna och svåra att förbättra med bibehållet innertak. Stationen ska moderniseras genom att riva innertaket och förstärka berget.

Rissne tunnelbanedepå
De äldre fordonen av typen Cx fasas ut ur tunnelbanesystemet och ersätts med nya fordon (C30). Som en konsekvens av detta måste anpassningar av Rissnedepån genomföras. Utöver detta så togs depån i bruk 1975 och har omfattande vidmakthållandebehov samt anpassningsbehov till framtida krav på funktion och kapacitet. Detta investeringsprojekt tar ur ett system- och livscykelperspektiv ansvar för att säkerställa en fortsatt driftsäker och långsiktigt anpassad depåfunktion på tunnelbanans blå linje.

Bilaga 4 – Uppdrag från Region Stockholms budget 2019

Beskrivning uppdrag	Mål	År ursprung
För att utveckla såväl service som intäkter i kollektivtrafiken **ska** möjligheten till exempelvis butiker, kiosker, källsortering och reklam i anslutning till kollektivtrafiken utvecklas. Trafiknämnden **ska** under 2019 ta fram en utvecklingsstrategi för kollektivtrafikens kompletterande service och intäkter kopplat till detta.	Attraktiva resor	Uppdrag (löpande text) 2019
För att vid planerade eller oplanerade händelser snabbt och i större omfattning än idag kunna bistå resenärerna med god service och trafikinformation, **ska** nämnden under 2019 genomföra en satsning med ökad närvaro av personal i mobila kundservicefunktioner.	Attraktiva resor	Uppdrag (löpande text) 2019
ska trafiknämnden under 2019 upphandla och på prov installera plattformsbarriärer på två tunnelbanestationer.	Attraktiva resor	Uppdrag (löpande text) 2019
Som en del av arbetet med smidiga och framkomliga resor ska blandpendling främjas. Trafiknämnden **ska** därför under 2019 utreda förbättrad möjlighet att integrera cykeln i kollektivtrafiken och främjad möjlighet till cykelförvaring i kollektivtrafiken.	Attraktiva resor	Uppdrag (löpande text) 2019
ska trafiknämnden under 2019 utreda påstigning genom bussens alla dörrar på stombusslinjerna.	Attraktiva resor	Uppdrag (löpande text) 2019
Framkomlighetskommissionens arbete **ska** trappas upp under 2019. Kommissionen **ska** utreda och föreslå ett paket av åtgärder som ökar framkomligheten och kortar restiderna med buss samt redovisa konsekvenser av och kostnader för dessa. Samarbetet **ska** identifiera knutar som måste lösas och lyfta dessa i arbetet. Åtgärderna som Framkomlighetskommissionen ska utreda och föreslå ska omfatta, men inte begränsas till, fler busskörfält, ökad signalljusprioritering, koordinerad planering vid vägarbeten och prioritering av kollektivtrafiken i vägrummet. Viktiga underliggande mål med Framkomlighetskommissionens arbete ska vara att möjliggöra Bus Rapid Transit-lösningar och ökad busstrafik på tvären samt snabbare innerstadstrafik. Framkomlighetskommissionen ska återrapportera uppdraget till trafiknämnden.	Attraktiva resor	Uppdrag (löpande text) 2019
Trafiknämnden **ska** under 2019 lämna förslag på hur Region Stockholm kan ta en ledande roll i samordning av utvecklingen av smarta mobilitetslösningar i Stockholmsregionen som tillgodoser behov av resande från dörr till dörr.	Attraktiva resor	Uppdrag (löpande text) 2019
Trafiknämnden **under** 2019 ska låta genomföra försök med digitala försäljningsombud.	Attraktiva resor	Uppdrag (löpande text) 2019

Beskrivning uppdrag	Mål	År ursprung
Trafiknämnden **ska** under 2019 utreda nya pendelbåtslinjer för att pendelbåtstrafiken i Stockholmsregionen ska utvecklas ytterligare. Två nya försökslinjer ska genomföras med trafikstart 2020 respektive 2021.	Attraktiva resor	Uppdrag (löpande text) 2019
att uppdra åt trafiknämnden att under 2018 genomföra försök med att möjliggöra **resor** med Waxholms Ångfartygs AB med SL:s periodkort under höst, vinter och vår	Attraktiva resor	2018
Åtgärder för **att** öka kollektivtrafikens attraktivitet och andelar av de motoriserade resorna ska utredas.	Effektiva resor	Uppdrag (löpande text) 2019
Under 2019 **ska** nämnden slutföra en utredning om kollektivtrafikförsörjningen av den framväxande Norra Djurgårdsstaden. Med denna som grund ska nämnden ta initiativ till **att** bjuda in Stockholm stad och Lidingö stad till dialog för att gemensamt kunna planera, finansiera och genomföra en kapacitetsstark kollektivtrafikförsörjning som återspeglar ambitionerna för bostadsutbyggnaden i Norra Djurgårdsstaden. En förlängning av Spårväg City till Ropsten **ska** särskilt prövas. Om Lidingö stad eller Stockholm stad är beredda att förskottera eller bidra ekonomiskt till projektets förverkligande så **ska** detta bejakas.	Tillgänglig och sammanhållen region	Uppdrag (löpande text) 2019
Under mandatperioden **ska** trafiknämnden påbörja arbete med att forma framtidens skärgårdstrafik. Utredningen **ska** omfatta både trafikens upplägg, finansiering och framtidens tonnage. Utredningsarbetet **ska** ske i nära dialog och tillsammans med boende och näringsidkare i skärgården.	Tillgänglig och sammanhållen region	Uppdrag (löpande text) 2019
uppdra åt trafiknämnden återkomma med till LF med förslag till genomförandeavtal för objekten Tunnelbanestation Hagalund, Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan, Spårväg syd och Roslagsbanan till City	Tillgänglig och sammanhållen region	2017
att uppdra åt trafiknämnden att efter utvärdering av genomförda pilotförsök med anropsstyrd trafik föreslå nya koncept och riktlinjer för kollektivtrafik på landsbygden	Tillgänglig och sammanhållen region	2018
att uppdra åt trafiknämnden att under 2018 pröva att ge tillträde för kommersiella aktörer inom såväl land- som sjötrafik i SL:s reseplanerare	Tillgänglig och sammanhållen region	2018
Trafikförvaltningen kommer att sammanställa en framtids- och trafikutvecklingsrapport som analyserar regionens olika transporter ur ett kollektivtrafikperspektiv	Tillgänglig och sammanhållen region	2018
Ett försök med flexibla nattstopp i busstrafiken **ska** genomföras under 2019.	Trygga resor	Uppdrag (löpande text) 2019
För **att** bidra till målet om att frigöra skattepengar till kärnverksamhet och samtidigt skapa resurser för utvecklad trafik **ska** trafiknämnden ta fram en effektiviseringsplan som ska implementeras för den egna och administrativa verksamheten.	Ett resultat i balans	Uppdrag (löpande text) 2019
Trafiknämnden **ska** under 2019 genomföra en utredning om indexering av SL-taxan.	Ett resultat i balans	Uppdrag (löpande text) 2019

Beskrivning uppdrag	Mål	År ursprung
Nämnden **ska** under 2019 pröva förutsättningar för att tidigarelägga investeringarna i 2017 års Sverigeförhandling genom samtal med berörda kommuner om möjlighet till förskottering.	Hållbar investeringsutveckling	Uppdrag (löpande text) 2019
Regionen **ska** tydligt kommunicera att kollektivtrafik är ett grönt sätt att resa, däribland ska miljömärkning av kollektivtrafiken utredas.	En hållbar region Stockholm	Uppdrag (löpande text) 2019
att uppdra åt nämnder, styrelser och bolag inom Stockholms läns landsting att utarbeta styrdokument för säkerhet i enlighet med landstingsstyrelsens riktlinjer för säkerhet.	En hållbar region Stockholm	2016
att uppdra åt samtliga bolagsstyrelser och nämnder att se över sina respektive delegationsordningar för att säkerställa att de är i enlighet med Policy för inköp samt tillförsäkrar nämnden/styrelsen tillräcklig kontroll över inköpsverksamheten	En hållbar region Stockholm	2018
Uppdra åt landstingsstyrelsen, hälso- och sjukvårdsnämnden, trafiknämnden, tillväxt- och regionplanenämnden, vårdens kunskapsstyrningsnämnd, fastighets- och servicenämnde, färdtjänstnämnden, kulturnämnden, patientnämnden, karolinska universitetssjukhuset samt Stockholms läns sjukvårdsområde att fastställa ny tjänstemannaorganisation under respektive nämnd med anledning av den nya politiska organisationen	En hållbar region Stockholm	2018
Trafiknämnden **ska** under 2019 färdigställa den påbörjade systemanalysen av tunnelbanan. Nämnden **ska** utifrån systemanalysen ta fram en uppdaterad utvecklingsplan för tunnelbanan och som identifierar nödvändiga investeringar för att säkerställa tunnelbanans befintliga nytta samt de nya utbyggnadssträckornas potential. Trafiknämndens systemanalys ska genomföras utifrån denna komplexa systemförståelse där relationen till andra trafikslag i kollektivtrafiksystemet och relationen mellan tunnelbanesystemets ingående delsystem med dess egenskaper, förutsättningar och beroenden beaktas.	Långsiktigt hållbar ekonomi	Uppdrag (löpande text) 2019
Inledningsvis **ska** trafiknämnden planera för de åtgärder som är nödvändiga för att anpassa trafikstyrningssystemet för utbyggd tunnelbana, omhänderta konsekvenserna av att arbetet med ett nytt signalsystem på röd linje har avbrutits samt livstidsförlänga gröna linjens trafikstyrningssystem. Parallellt med åtgärder för att vidmakthålla nuvarande trafik **ska** nämnden påbörja en utredning om framtidens trafikstyrningssystem.	Långsiktigt hållbar ekonomi	Uppdrag (löpande text) 2019
Nämnden **ska** se över om pendelbåtstrafik kan samfinansieras tillsammans med kommuner och/eller externa finansiärer.	Långsiktigt hållbar ekonomi	Uppdrag (löpande text) 2019
uppdra åt trafiknämnden att ansvara för principöverenskommelse avseende Nacka centrums bytespunkt samt resultat av genomförd åtgärdsvalsstudie för samordnad trafikplanering centrala Nacka.	Långsiktigt hållbar ekonomi	2017

Bilaga 5 – Trafikförvaltningens aktiviteter med FC-fokus

TF-aktiviteter med FC-fokus	Mål
Verksamhetskritiska leveranser	
Trafikstart C30	Attraktiva resor
Ökad framkomlighet för bussar	Attraktiva resor
Trafik affärer	Attraktiva resor
Trafikpåverkande åtgärder	Attraktiva resor
Utbyggnad Tunnelbana UTB	Attraktiva resor
Roslagsbanans utbyggnad	Attraktiva resor
Tvärbana norr Kistagrenen	Attraktiva resor
Plan för ökade marknadsandelar och intäkter	Effektiva resor
Slussen	Tillgänglig och sammanhållenregion
Nästa biljettsystem	En hållbar region Stockholm
Förbättra brandskyddet	En hållbar region Stockholm
Viktiga förutsättningar som påverkar vår leveransförmåga	
Kontroll på anläggningen	Attraktiva resor
Digital transformation	En hållbar region Stockholm
Kompetensförsörjning	Region Stockholm ska vara en attraktiv arbetsgivare
Huvudprocesskarta samt leda och styra	Långsiktigt hållbar ekonomi
Utveckla investeringsstyrning	Långsiktig hållbar ekonomi