Stockholms läns landsting

Diarienummer
LS 2017-1383
TN 2018-0015

Trafiknämnden/trafikförvaltningen

DELÅRSRAPPORT
Augusti 2018

Innehållsförteckning

1. Inledning 4

2. Styrning och ledning 6
2.1 Verksamhetsfakta 6
2.2 Styrning av nämnd/bolag 6
2.3 Efterlevnad av styrande dokument 7
2.3.1 Specifika ägardirektiv 7
2.3.2 Långsiktiga strategiska planer 7
2.4 Mål 8
2.4.1 Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem 9
2.4.2 Hållbar verksamhet 10
2.4.3 Tryggad kompetensförsörjning 13
2.4.4 Långsiktigt hållbar ekonomi 14
2.4.5 Lokala indikatorer 14
2.5 Uppdrag 18
2.6 Anmodan 19
2.7 Intern styrning och kontroll 19

3. Ekonomi 21
3.1 Resultatutveckling och prognos 21
3.1.1 Resultat per trafikindelning 29
3.1.2 Redovisning över samtliga specialdestinerade statsbidrag 29
3.1.3 Redovisning över extern medfinansiering avseende investeringar 29
3.1.4 Bemanningskostnader 29
3.1.5 Konsultkostnader 30
3.2 Åtgärdsprogram för en ekonomi i balans 32
3.3 Investeringar 32
3.3.1 Investering per objekt 32
3.4 Försäljningar 37

4. Verksamhet 38
4.1 Verksamhetsförändringar 38
4.1.1 Strategisk planering 38
4.1.2 Avtal och upphandlingar 40
4.1.3 Väsentliga händelser inom trafiken 41

4.1.4 Förvaltning av anläggningar 45
4.1.5 Väsentliga händelser inom investeringsprojekten 47
4.1.6 Kommunikationsinsatser 48
4.2 Resande 49

5. Personal och utbildning 53
5.1 Bemanning 54
5.2 Sjukfrånvaro 55

6. Väsentliga händelser, risker och möjligheter 56

7. Ledningens åtgärder 57

8. Bilagor 61

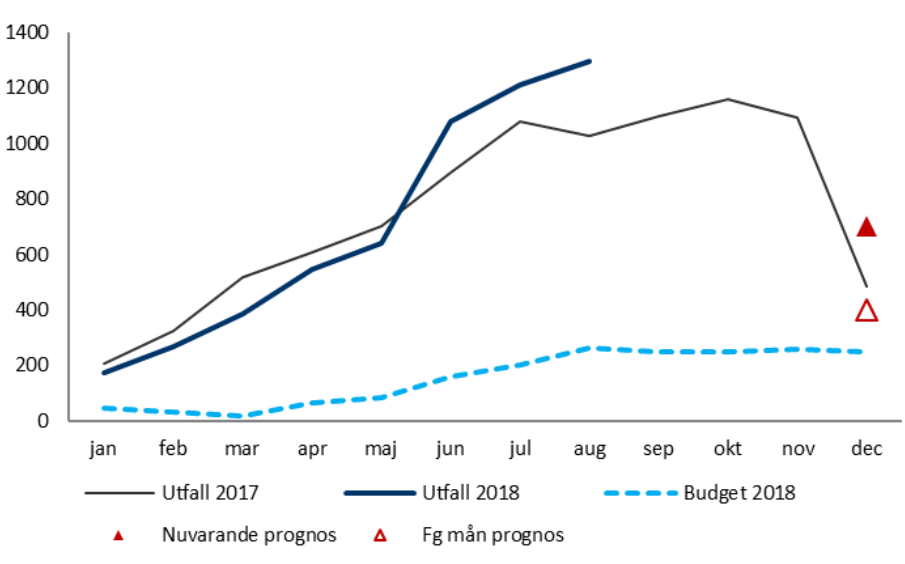
9. Nämnd-/styrelsebehandling 61

1. Inledning

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

- Periodens resultat för trafiknämndens verksamhetsområden är 1 299 mkr (1 030 mkr föregående år) jämfört med budgeterat 263 mkr.
- Verksamhetsanslaget (landstingsbidraget) har ökat med 3,3 % och biljettintäkterna med 4,2 % jämfört med utfall motsvarande period 2017.
- Trafikkostnaderna har minskat med 0,7 % och kapitalkostnaderna med 7,3 % jämfört med utfall motsvarande period 2017.
- Resultatprognos för helåret uppgår till 700 mkr, vilket är 450 mkr högre än budgeterat resultatkrav om 250 mkr. Avvikelsen mot budget beror huvudsakligen på högre finansiella intäkter till följd av försäljning av fordringar samt lägre kostnader för den köpta trafiken främst kopplat till busstrafiken. Fler aktiveringar av investeringsprojekt och förändrad avskrivningstakt bidrar till högre avskrivningskostnader.

Diagram: Resultat 2018 jämfört med resultat 2017 och budget 2018. Utfallet per augusti är 1 299 mkr. Prognosen per helår uppgår till +700 mkr.



- Investeringsutfallet uppgår till 1 903 mkr, vilket motsvarar en upparbetningsgrad på 29 % jämfört med årsprognosen. Årets prognos uppgår till 4 250 mkr, eller 65 %, jämfört med budgeterat 6 584 mkr.

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

- Antalet resande i kollektivtrafiken på land, kollektivtrafik på vatten och i särskild kollektivtrafik har ökat jämfört med samma period föregående år.
- Se avsnitt 7 Ledningens åtgärder för information om vidtagna effektiviseringsåtgärder.

2. Styrning och ledning

2.1 Verksamhetsfakta

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

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

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

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

2.2 Styrning av nämnd/bolag

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.

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

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

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

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

2.3 Efterlevnad av styrande dokument

2.3.1 Specifika ägardirektiv

Trafikförvaltningen följer de specifika ägardirektiven.

2.3.2 Långsiktiga strategiska planer

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län är regionens viktigaste styrdokument för den regionala kollektivtrafikens långsiktiga utveckling. De fastställda målen pekar ut den strategiska inriktningen för landstingets och andra regionala aktörers arbete inom området.

Målen styr mot den gemensamma visionen enligt den regionala utvecklingsplanen (RUFS), att Stockholmsregionen ska vara Europas mest attraktiva storstadsregion. Programmet är styrande för utformningen av den upphandlade trafiken och vägledande för den kommersiella trafiken.

Som regional kollektivtrafikmyndighet reviderar Stockholms läns landsting programmet en gång per mandatperiod. Det aktuella trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län med målår 2030 antogs i landstingsfullmäktige i oktober 2017. Programmets antagande föregicks av en bred förankring i form av samråd och remiss med länets aktörer. Landstinget har en viktig roll men inte ensam rådighet över alla beslut och åtgärder som krävs för att nå målen. För ett framgångsrikt genomförande behövs därför fortsatt dialog och aktivt analys- och åtgärdsarbete av landstinget och övriga aktörer.

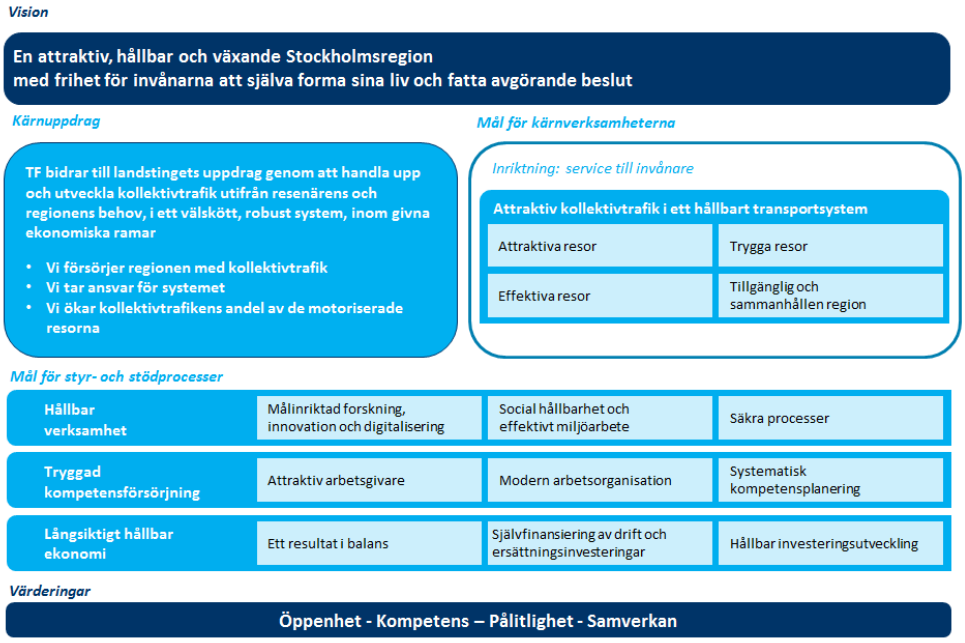
2.4 Mål

Landstingsfullmäktige har tagit beslut om att styrningen och ledningen av landstinget ska ske utifrån en gemensam vision och gemensamma mål som gör att landstinget har en samlad inriktning för verksamheten.

Vår gemensamma vision:
En attraktiv, hållbar och växande Stockholmsregion med frihet för invånarna att själv forma sina liv och fatta avgörande beslut.

Våra värderingar:
Öppenhet, Kompetens, Pålitlighet, Samverkan

Utifrån den långsiktiga visionen och värderingarna för landstinget har mål formulerats som är inriktade för att styra olika nämnder och styrelser mot att utföra sina uppdrag så att de bidrar till att nå visionen. För trafikförvaltningen har vision, värderingar, uppdrag och mål samlats i en *strategisk målkarta* som är utgångspunkten för ledningen och styrningen av förvaltningen.



2.4.1 Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem

	Utfall 2018 aug	Utfall 2017 aug	Prognos 2018	Mål 2018
ATTRAKTIV KOLLEKTIVTRAFIK I ETT HÅLLBART TRANSPORTSYSTEM				
Attraktiva resor				
Nöjda resenärer - allmän kollektivtrafik	80%	82 %	80 %	≥75 %
Nöjda resenärer - särskild kollektivtrafik	86%	85 %	86 %	≥90 %
Nöjda resenärer - allmän skärgårdstrafik	96%	96 %	96 %	≥91 %
Trygga resor				
Andel resenärer som känner sig trygga i allmän kollektivtrafik på land och med pendelbåtar	71%	71 %	73 %	≥77 %
Effektiva resor				
Tusentals påstigande en vanlig vardag [1)]	2731	2667	2799	2803
Tillgänglig och sammanhållen region				
Andel spårfordon med tillgängligt insteg	100%	100 %	100 %	≥100 %

[1)] Redovisning avser genomsnittligt antal påstigande i kollektivtrafiken på land. Rapporteringen sker med en måndasfördröjning.

Attraktiva resor

Andelen nöjda resenärer i allmän kollektivtrafik är 80 procent vilket är två procentenheter lägre jämfört med samma period år 2017 men överstiger målet 2018 om 75 procent. Periodens resultat återspeglar främst förändringar i utfallet för pendeltåg. Prognosen, 80 procent, baseras på att den stabila trenden sedan år 2016 fortsätter och bibehålls.

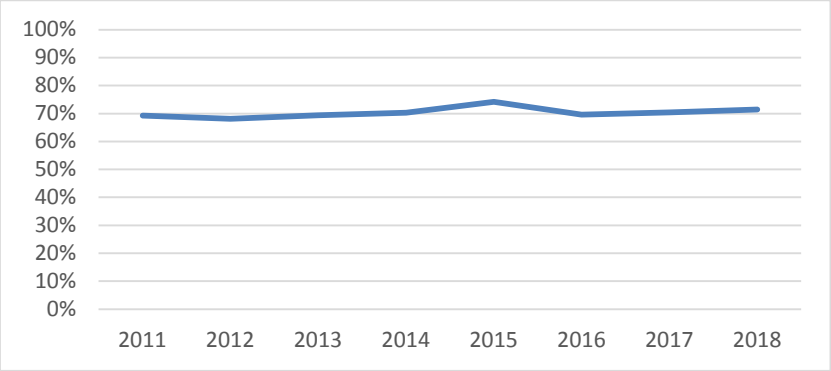
Andelen nöjda resenärer inom särskild kollektivtrafik har ökat med en procentenhet till 86 procent jämfört med samma period år 2017. Prognosen uppgår till densamma, 86 procent, då utfallet inte beräknas nå årsmålet med 90 procent.

Andelen nöjda resenärer i allmän skärgårdstrafik är bibehållen på 96 procent jämfört med motsvarande period 2017 och överstiger därmed målet om 91 procent. Prognosen för allmän skärgårdstrafik uppgår till 96 procent.

Trygga resor

Andel resenärer som känner sig trygga i allmän kollektivtrafik på land och med pendelbåtar är bibehållen på 71 procent ackumulerat värde augusti 2018 jämfört med motsvarande period 2017 men understiger målet om 77 procent. Prognosen uppgår till 73 procent för 2018. Prognosen innebär en viss utmaning med hänsyn till utfallet tom delåret. De åtgärder som förvaltningen tillsammans med flera samverkansaktörer vidtar förväntas dock ge positiva bidrag och bedöms höja andelen framgent. Ett sådant exempel är pilotprojektet med trygghetsväktare i pendeltågstrafiken.

Diagram: Andel trygga resenärer i allmän kollektivtrafik för perioden 2011-augusti 2018.



Effektiva resor
Genomsnittligt tusental påstigande en vanlig vardag i kollektivtrafiken på land har ökat med 63 tusen genomsnittligt påstigande till 2 731 tusen för perioden (ack utfall juli) 2018, från 2 667 tusen för motsvarande period år 2017. Antalet påstigande varierar med tid på året. Under sommaren har alla trafikslag färre genomsnittligt påstigande än under vintermånaderna. Prognosen för 2018 understiger målet något och är 2 799 genomsnittligt påstigande jämfört med målet på 2803 genomsnittligt påstigande. Det är prognosen för *busstrafiken* som minskar, främst med anledning av en överströmning av trafikanter till Citybanan vilket inte hade förutsatts i budgeten.

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

2.4.2 Hållbar verksamhet

Trafikförvaltningen förväntas nå sina mål inom respektive nedbrutet mål under hållbar verksamhet för 2018.

Målinriktad forskning, innovation och digitalisering
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. Vidare har trafikförvaltningen deltagit i ett initiativ från Svensk Kollektivtrafik för att undersöka förutsättningar för innovationssamverkan för utveckling av kollektivtrafik inom Sverige.

Informationsteknik blir en allt viktigare del av anläggningen. Ett uppdrag har startats inom trafikförvaltningen som syftar till ett förändrat arbetssätt

som systematiskt driver den digitala transformationen i rätt riktning. Målsättningen är att skapa en medvetenhet om digitaliseringens möjligheter, fånga organisationens kompetens och innovationsförmåga, och genom systematiskt arbete realisera nyttor med hjälp av digital teknologi för bland annat resenärer, regionen, underleverantörer samt trafikförvaltningen.

Under året har bland annat följande genomförts:

- En modell för verksamhetsstyrd IT-förvaltning (för befintligt IT-stöd) har definierats och implementerats över hela trafikförvaltningen.
- Processer för utveckling av nya digitala system har definierats på en hög nivå.
- IT-organisationen har dimensionerats för sitt delvis nya uppdrag.
- Arbete för att ta fram en styrmodell och övergripande vision och målbild för förvaltningens digitala transformation har initierats och kommunicerats.
- Två viktiga initiativ inom IT-avdelningen kommer att som sidoeffekt bidra till processutveckling och dess implementation. Mer exakt, inom ramen för DIT17, som avser att implementera ett nytt driftavtal, kommer även tydliga processer och arbetssätt för trafikförvaltningens produktion av IT-tjänster att arbetas fram. Utvecklingen av ett nytt biljettsystem kommer att vara en katalysator för att detaljera och implementera nya arbetssätt för agil utveckling. Detta utvecklingsarbete ger även möjlighet att detaljera samverkan mellan de olika styrmodellerna för förvaltning och utveckling.

Social hållbarhet och effektivt miljöarbete

Målet avseende social hållbarhet och effektivt miljöarbete förväntas uppnås för trafikförvaltningen 2018. Arbetet med uppdatering till ISO 14001:2015 är färdigställt under våren 2018, vilket innebär att det finns ett strukturerat miljöarbete inom organisationen enligt standardens krav.

Trafikförvaltningens hållbarhetsarbete fortsätter med fokus på beslutade mål och de utmaningar som kollektivtrafiken ställs inför. Hållbarhetsredovisningen för 2017 har publicerats på FN:s hemsida för Global Compact och finns även översatt till engelska.

Inom miljö- och energiområdet kan nämnas den pågående elbussutredningen, starten för elbusstrafiken i Norrtälje samt framtagande av en prioriteringslista för ett 20 tal projekt avseende småskalig, lokal energiproduktion där tyngdpunkten läggs på solceller. Det har också färdigställts bullerskydd utefter flera spårtrafiksträckor och det pågår ett forskningssamarbete med KTH om beräkning av partikelhalter i tunnelmiljöer.

På det sociala hållbarhetsområdet kan nämnas ett pågående arbete med att inkludera trygghetsaspekter i trafikförvaltningens riktlinje för social hållbarhet. Ledsagningsservice för funktionsnedsatta finns nu i hela tunnelbane- och pendeltågssystemet, på stora bytespunkter inom lokalbanetrafiken, på 100 bytespunkter från buss till buss och på 10 bytespunkter mellan land- och sjötrafik. I augusti startade även viss service med bärhjälp av bagage mellan fjärrtåg och SL-trafiken och det har tagits fram en databas över kollektivtrafikens tillgänglighet med syftet att möjliggöra bedömning av hur arbetet fortskrider mot uppsatta mål. Programmet Tvärbanans Kistagren förbereder genomförandet av en socioekonomisk kartläggning för att få ökad kunskap om hur den sociala sammansättningen ser ut längst tvärbanans sträckning, från Norra Ulvsunda till Helenelund. Kartläggningen och behovsanalysen förväntas kunna bidra med viktig kunskap till projektets fortsatta planering av åtgärder och aktiviteter.

Säkra processer

Under hösten 2017 och våren 2018 har stor vikt lagts vid att utveckla trafikförvaltningens säkerhetsskyddsarbete. Nya rutiner för säkerhetsskydd och säkerhetsprövning har tagit fram inklusive mallar för säkerhetsskyddad upphandling. En uppdatering av säkerhetsskyddsanalysen från 2015 har påbörjats och samordnas med den övergripande säkerhetsskyddsanalys som just nu genomförs för hela SLL.

Beslut har fattas om att vissa delar av trafikförvaltningens verksamhet behöver omfattas av säkerhetsskydd och därmed säkerhetsprövning av personalen. Flera aktuella upphandlingar har bedömts utifrån kriteriet om upphandlingen helt eller delvis behöver omfattas av säkerhetsskydd, i enlighet med Säkerhetspolisens författningssamling.

Inom informationssäkerhetsområdet har en kartläggning gjorts av trafikförvaltningens mest kritiska IT-system och ett förslag till handlingsplan för informationssäkerhet har tagit fram som bland annat omhändertar uppdagade brister.

Inom brandsäkerhetsområdet har en omfattande kartläggning av brandsäkerhetsstatusen i tunnelbanan påbörjats. Uppdagade allvarligare brister har omhändertagits omgående medan lägre prioriterade brister läggs i tidsatt handlingsplan.

Beträffande security- och skyddsområdet (skydd mot antagonistiska angrepp på verksamheten) har en ny riktlinje för lås tagits fram och ett förstärkt skalskydd genom utbyte av lås punkter initierats. En säkerhetsstrateg med särskilt fokus på securityområdet har rekryterats och har påbörjat ett arbete med att kartlägga vilka behov som finnas när det gäller verksamhetsskydd.

När det gäller trafiksäkerhet och personsäkerhet i trafikdriften har ett förslag till särskild sjösäkerhetspolicy tagits fram. I nästa steg kommer trafiksäkerhetspolicyn för SL-trafiken att omarbetas till en trafiksäkerhetspolicy som även omfattar färdtjänst- och sjukresor. Arbetet med att modernisera tunnelbanans trafiksäkerhetsinstruktion är snart avslutat så att uppdaterade regelverk kan börja gälla.

Trafikförvaltningens krishanteringsplan har uppdateras och nya funktioner har tillkommit bland annat efter erfarenheterna från terrordådet på Drottninggatan 2017. En informationssäkerhetskrisövning och en kris övning tillsammans med Samverkan Stockholmsregionen har genomförts under våren 2018. Under hösten 2018 planeras en kris övning tillsammans med några av trafikförvaltningens entreprenörer och samarbetspartners.

2.4.3 Tryggad kompetensförsörjning

Trafikförvaltningen förväntas nå sina mål inom respektive nedbrutet mål under tryggad kompetensförsörjning för 2018.

Attraktiv arbetsgivare
Genom ett systematiskt arbete med kompetensförsörjning, trafikförvaltningens värderingar och genomgång/kvalitetssäkring av HR-processerna, arbetar förvaltningen kontinuerligt med trafikförvaltningens attraktivitet som arbetsgivare. Inom ramen för arbetsmiljöarbetet anordnar trafikförvaltningen en rad hälsoaktiviteter. Utgångspunkten i detta arbete är ett hållbart arbetsliv.

Modern arbetsorganisation
Ett nytt ledarskapsprogram har tagits fram med implementering under hösten 2018. Därutöver arrangeras HR-luncher i syfte att stärka och utveckla ledarskapet inom trafikförvaltningen. Den interna rörligheten inom trafikförvaltningen är på ca 30 procent vilket innebär goda möjligheter att röra sig inom organisationen och hitta nya utmaningar.

Systematisk kompetensplanering
Under 2018 har införandet av landstingets kompetensplaneringsmodell KOLL och dess IT-stöd ProCompetence påbörjats och inför 2019 planeras ett brett införande. Lärtorget är implementerat i organisationen. Vidare har trafikförvaltningen upphandlat en gemensam utbildningsplattform bland annat för att få en bättre överblick över pågående kompetensutvecklingsinsatser.

2.4.4 Långsiktigt hållbar ekonomi

Mål och indikator	Utfall 2018 aug	Utfall 2017 aug	Prognos måluppfyllelse	Mål 2018
LÅNGSIKTIGT HÅLLBAR EKONOMI				
Ett resultat i balans				
Resultatet före omställningskostnader	1 299	1 030	700	250

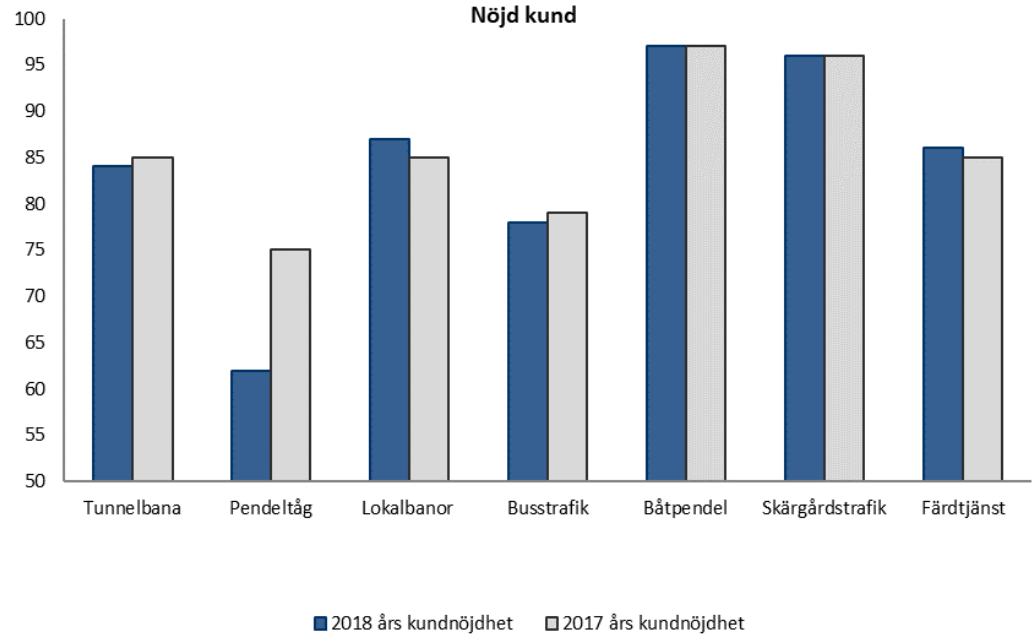
Trafiknämnden redovisar ett positivt utfall och en prognos över mål i budget 2018.

2.4.5 Lokala indikatorer

Nedan följer beskrivning av lokala indikatorer som är en nedbrytning av mål och indikatorer på en övergripande nivå, se även bilaga Mål- och verksamhetstal.

Kvalitet i kollektivtrafiken

Diagram. Andel nöjda resenärer per trafikslag. Utfall avser perioden jan- aug 2018 respektive jan-aug 2017.



Upplevd kvalitet är trafikförvaltningens månatliga ombordundersökning i SL-trafiken vilken mäter nöjdheten bland resenärerna. Undersökningen omfattar ett antal frågor kring hur resenärerna upplever kollektivtrafiken. Upplevd kvalitet omfattar trafikslagen tunnelbana, pendeltåg, lokalbana,

buss samt pendelbåt. Nöjdheten med skärgårdstrafiken och färdtjänsten mäts separat och redovisas per tertial respektive månadsvis.

Andelen nöjda resenärer med *tunnelbanetrafiken* uppgår till 84 procent, vilket är en procentenhet lägre än motsvarande period föregående år. Resultatet av mätningarna ligger stadigt på en nivå över målet om 75 procent utan några större svängningar mellan månaderna. Prognosen för året är 85 procent. Detta är ett resultat som står i direkt relation till den höga andelen utförd trafik samt punktlighetsvärden över mål. Genom en aktiv uppföljning av avtalskrav med åtgärdskrav vid avvikelser kan den höga nivån bibehållas genom ständiga kvalitetsförbättringar i trafikuppdraget.

Andelen nöjda resenärer med *pendeltågstrafiken* uppgår till 62 procent, vilket är 13 procentenheter lägre än för samma period föregående år. I december 2017 sjönk nöjda resenärer kraftigt som en följd av missnöje med snabbtågskonceptet, bristande trafikutsättning och störningar på grund av infrastrukturfel. Från och med mars har resenärsförtroendet sakta börjat återupprättas. Andel nöjda resenärer för augusti steg till 68 procent trots begränsad tillgänglighet på citybanestationerna på grund av rulltrappssituationen de senaste två månaderna. Prognosen för året är 66 procent vilket är samma som målet för 2018.

Andelen nöjda resenärer med *lokalbanornas trafik* är 87 procent för perioden vilket är en ökning med två procentenheter jämfört med samma period föregående år. Målet för år 2018 är 85 procent. Prognosen för år 2018 är på en bibehållen nivå om 87 procent. Trafikförvaltningen arbetar aktivt med avtalsuppföljning för att bibehålla den höga nivån. Inför kommande planerade trafikavstängningar följs och utvecklas framtagna processer i samverkan med trafikutövare och andra aktörer, i syfte att erbjuda en så attraktiv ersättningstrafik som möjligt för resenärerna.

Andelen nöjda resenärer med *busstrafiken* uppgår till 78 procent vilket är en procentenhet lägre än jämfört med utfallet för samma period föregående år. Utfallet är över målet om 75 procent. Prognosen för året ligger kvar på en bibehållen nivå om 79 procent. Trafikförvaltningen arbetar kontinuerligt i samverkan med trafikutövarna för att ständigt höja andelen nöjda resenärer. Flertalet trafikavtal har inbyggda incitamentsmodeller för att främja ett proaktivt arbetssätt hos trafikutövarna vad gäller kundnöjdhet genom bland annat ersättningsformer och affärsmodeller.

Andelen nöjda resenärer i *pendelbåtstrafiken* är fortsatt mycket hög och uppgår till 97 procent för de första åtta månaderna vilket är oförändrat jämfört med samma period föregående år. Prognosen vilken följer utfallet, 97 procent, överträffar därmed det budgeterade årsmålet om 91 procent. Förbättrad trafik- och störningsinformation på alla pendelbåtshållplatser samt utökad trafik på linje 80, Sjövägen samt linje 89, Ekerö – Gamla Stan,

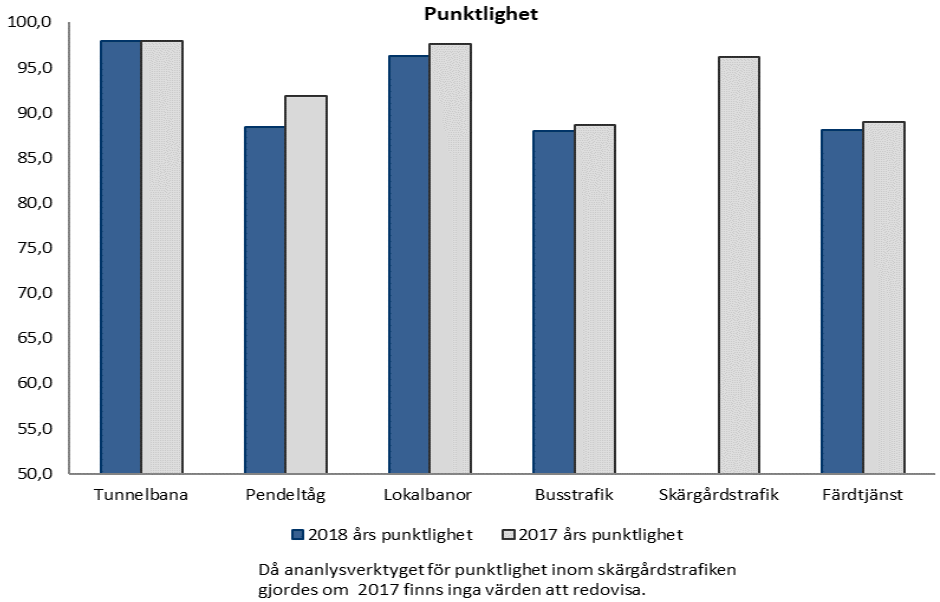
bidrar till det goda resultatet. En ytterligare förklaring är att det, i enlighet med sjölagen, finns en matros som tar emot och räknar passagerarna när de går på fartygen, vilket skapar en personlig kontakt. Därutöver upplevs resande till sjöss som mer avstressande samt ger möjlighet till att jobba ombord vilket påverkar resultatet positivt.

Andelen nöjda resenärer i *allmän skärgårdstrafik* är bibehållen på 96 procent jämfört med motsvarande period 2017. Trenden är stabil och överstiger målet om 91 procent. Prognosen för allmän skärgårdstrafik uppgår till 96 procent.

Andelen nöjda resenärer inom *särskild kollektivtrafik* har ökat med en procentenhet till 86 procent jämfört med samma period år 2017. Utfallet är lägre än målet om 90 procent. Prognosen för året baseras på en stabil trend och uppgår till 86 procent. Leverantörerna av färdtjänst taxi arbetar kontinuerligt med utbildningsinsatser av förare för att succesivt förbättra kvaliteten.

Punktlighet i kollektivtrafiken

Diagram. Punktlighet per trafikslag. Utfall avser perioden jan- aug 2018 respektive jan-aug 2017.



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

[2] I trafikavtalen finns regler som definierar om en avgång ska räknas som punktlig eller inte. Normalt tillåts att avgången är högst 1 minut för tidig och 3 minuter för sen. Om den mätta

Tunnelbanans genomsnittliga punktlighet för perioden uppgår till 97,9 procent, vilket är i samma nivå som motsvarande period föregående år, och över målet för 2018 (96,6 procent). Punktligheten har under året varit stabil och målet har uppfyllts samtliga månader förutom i augusti månad då den hamnade strax under mål på 96,5 procent. Gröna linjen med sina planerade ombyggnationsarbeten under sommar påverkar. En trolig anledning till detta är den störningskänsliga trafiklösningen som sådana ombyggnationsarbeten skapar samt ett flertal samtida hastighetsbegränsningar. En aktiv avtalsuppföljning och analys av de trafikstörningar som uppstår, bidrar till att förbättra rutinerna för återhämtning i trafiken och på så sätt minska produktionsbortfall.

Pendeltågens totala punktlighet sjönk i november 2017 till 84,3 procent. Punktligheten har under 2018 uppvisat en positiv trend med ett ackumulerat utfall på 88,4 procent för perioden att jämföras med 90,2 procent för motsvarande period 2017. Dock är värdet fortfarande under målet på 93,0 procent. Återkommande infrastrukturfel och obehöriga i spår händelser fortsätter att vara huvudorsaker till förseningar. Trafikförvaltningen arbetar tillsammans med Trafikverket i syfte att reducera trafikpåverkande fel i infrastrukturen. Arbete i syfte att minska obehöriga i spår pågår i samarbete med Trafikverket och andra tågoperatörer.

Lokalbanornas punktlighet har under perioden, med små variationer, legat på värden mellan 95,5 procent och 97,2 procent med ackumulerat utfall för perioden 96,3 procent vilket är en minskning jämfört med motsvarande period föregående år (97,6 procent) och något över målvärdet om 96 procent. Punktligheten förbättras kontinuerligt genom att analyser samt justering av passning och tidtabell görs. I trafikavtalen finns incitaments-modeller i syfte att främja trafikutövarnas kontinuerliga arbete med att förbättra punktligheten.

För *buss* är punktligheten stabil för de flesta trafikområden och uppgår till 88 procent för perioden vilket är på motsvarande nivå som för samma period föregående år, men något lägre än målet på 90 procent. Innerstadens framkomlighetsproblem bidrar alltjämt till att resultatet ligger strax under målet. Trafikförvaltningen arbetar kontinuerligt i samverkan med trafikutövarna för att ständigt förbättra punktligheten. Flertalet trafikavtal har inbyggda incitamentsmodeller för att främja ett proaktivt arbetssätt hos trafikutövarna vad gäller punktlighetsarbete och framkomlighetsfrämjande åtgärder. Inom verksamheten pågår ett omfattande arbete med framkomlighet tillsammans med kommunerna och Trafikverket.

---

tiden inte håller sig inom det intervallet så betraktas avgången som ej punktlig. En inställd avgång betraktas också som ej punktlig. Antal punktliga/Totalt antal beställda avgångar=andel punktliga.

När det gäller punktligheten inom *skärgårdstrafiken* finns för närvarande inget utfall att tillgå, då det aktuella analysverktyget genomgår en teknisk förändring. Punktligheten mäts inte inom *pendelbåtstrafiken*. Under 2018 kommer trafikförvaltningen att utreda hur punktligheten ska mätas på ett rättvisande sätt, både i skärgårds- och pendelbåtstrafiken.

Ackumulerad punktlighet för *färdtjänsten* är 88 procent, vilket är på motsvarande nivå som för samma period föregående år men lägre än målet för 2018 (94 procent). En kombination av olika omständigheter orsakar bristerna i punktlighet. Stockholm växer och trängseln i trafiken ökar. Det sker samtidigt som högkonjunkturen skapar ett generellt ökat resande i taxinäringen och samtidigt en brist på taxiförare. Trafikförvaltningen har kontinuerliga uppföljningsmöten med leverantörerna.

2.5 Uppdrag

Statusrapportering och kommentarer avseende de av landstingsfullmäktige givna uppdrag sker i det administrativa systemet Stödet samt i bilaga Återrapportering av uppdrag och anmodan. Där finns även uppdragen givna av trafiknämnden. Trafikförvaltningen har 14 uppdrag från landstingsfullmäktige. Av dessa är 2 slutförda, 10 pågår enligt plan och 2 är ännu inte påbörjad.

Slutförda uppdrag:

- att ge trafiknämnden i uppdrag att påbörja förberedelser för administration och distribution i enlighet med vad som framgår av trafiknämndens beslut den 24 april 2018 Avgiftsfri kollektivtrafik för ungdomar under sommarlovet
- uppdra åt landstingsstyrelsen, hälso- och sjukvårdsnämnden, trafiknämnden, tillväxt- och regionplanenämnden, kulturnämnden, patientnämnden och AB Stockholms Läns Landstings Internfinans att tillse att budget finns för kravställning och förberedelser för genomförandet av samlokalisering av Stockholms läns landstings centrala förvaltningar inom respektive nämnds och styrelses ram

Ej påbörjade uppdrag:

- uppdra åt trafiknämnden återkomma med till LF med förslag till genomförandeavtal för objekten Tunnelbanestation Hagalund, Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan, Spårväg syd och Roslagsbanan till City
- att uppdra åt trafiknämnden att undersöka hur färdtjänsten bättre ska kunna möta resenärer med särskilda behov

Riskhantering är en löpande del av verksamheten och hanteras inom varje uppdrag och i arbetet med internkontrollplan.

2.6 Anmodan

Trafikförvaltningen har fått 3 anmodan utdelad till sig med anledning av uppsiktsrapporten. Landstingsstyrelsen har, enligt kommunallagen, ett uppsiktsansvar över samtliga nämnder, hel- och delägda bolag, kommunförbund samt stiftelser.

- Ändamålsenligt utnyttjade av konsulter
- Säkerställa att de nödvändiga interna kontrollerna är på plats
- Intensifiera arbetet med informations- och IT-säkerhet

Alla anmodan löper enligt plan och rapportering, av det arbete som pågår och ska genomföras, görs i Stödet samt återfinns även i bilaga Återrapportering av uppdrag och anmodan.

2.7 Intern styrning och kontroll

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

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

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

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

Som ett resultat av arbetet med riskanalyser och riskhantering ges trafikförvaltningens ledning underlag för att utforma och förbättra

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

internkontrollåtgärder inom verksamheten samt för projekt, program och särskilda uppdrag. Detta är en iterativ process som leder till successiv utveckling och anpassning av intern styrning och kontroll. Sådan utveckling genomförs på ledningsnivå och i verksamhetens processer.

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

3. Ekonomi

3.1 Resultatutveckling och prognos

Resultaträkning: Trafiknämndens resultat 2018 jämfört med budget samt resultat 2017. Verksamhetsinterna intäkter och kostnader ingår ej i resultaträkningen nedan.

Resultat (mkr)	Ack utfall 1808	Ack budget 1808	Avvik utf-bu 1808	Ack utfall 1708	Föränd % 1808-1708	Prognos 2018	Budget 2018	Avvik PR-BU	Bokslut 2017
Verksamhetsanslag	6 853	6 853	0	6 635	3,3%	10 280	10 280	0	9 952
Biljettintäkter	5 520	5 520	0	5 299	4,2%	8 472	8 449	23	8 144
Uthyrning fordon	939	937	3	929	1,1%	1 420	1 402	18	1 400
Uthyrning lokaler	523	537	-15	427	22,4%	784	806	-22	696
Reklamintäkter	236	238	-3	244	-3,6%	351	357	-7	365
Övriga intäkter	1 095	860	235	1 131	-3,2%	1 691	1 331	360	1 824
Verksamhetens intäkter	**15 165**	**14 945**	**220**	**14 666**	**3,4%**	**22 998**	**22 625**	**372**	**22 380**
Personalkostnader	-476	-493	17	-418	13,9%	-766	-773	7	-661
Köpt landtrafik (SL)	-7 996	-8 383	387	-7 983	0,2%	-12 392	-12 728	336	-12 176
Köpt färdjänsttrafik (Ftj)	-650	-695	44	-618	5,1%	-1 027	-1 069	41	-960
Köpt sjötrafik (WÅAB)	-252	-234	-18	-233	8,1%	-354	-327	-27	-317
Drift och underhåll	-1 314	-1 486	172	-1 141	15,2%	-2 246	-2 309	64	-1 982
Övriga kostnader	-1 067	-852	-216	-965	10,6%	-1 754	-1 366	-388	-2 281
Verksamhetens kostnader	**-11 756**	**-12 143**	**387**	**-11 358**	**3,5%**	**-18 539**	**-18 573**	**34**	**-18 378**
Avskrivningar	-2 095	-2 155	61	-1 963	6,7%	-3 564	-3 229	-336	-3 064
Andel i intresseföretagsresultat	0	0	0	0	-100,0%	0	0	0	0
Finansnetto	-16	-384	368	-315	-95,0%	-194	-574	380	-455
Justering pension mm.	0	0	0	0		0	0	0	0
Resultat*	**1 299**	**263**	**1036**	**1 030**	**26,2%**	**700**	**250**	**450**	**483**

* Avser resultat före bokslutsdispositioner och skatt.

Periodens ackumulerade resultat överstiger periodiserad budget med 1 036 mkr. Prognosen för årets resultat uppgår till 700 mkr vilket innebär en ökning av resultatet i förhållande till budget med 450 mkr.

Nedan följer huvudsakliga orsaker till avvikelserna för periodens utfall mot budget och utfall föregående år samt årets prognos jämfört med budget.[4]

Avvikelse utfall i jämförelse med periodiserad budget

Periodens utfall uppgår till 1 299 mkr och överstiger periodens budget med 1 036 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på högre finansiella intäkter till följd av försäljning av fordringar samt lägre kostnader för den köpta trafiken och för drift och underhåll. Nedan följer en detaljerad redovisning.

[4] Detaljerad analys av konsultkostnader redovisas under avsnitt 3.1.4 för resurskonsulter och 3.1.5 för specialistkonsulter.

Verksamhetens intäkter
Verksamhetens intäkter överstiger periodens budget med 220 mkr.

Biljettintäkter:
Biljettintäkterna ligger i nivå med budget. En generell volymbaserad intäktsökning, kopplad till ökad försäljning av periodbiljetter i SL-trafiken, reduceras av en intäktsminskning till följd av de avgiftsfria ungdomsbiljetterna. För dessa kompenseras förvaltningen med statsbidrag med cirka 80 mkr. Se vidare nedan samt Utökad analys avseende biljettintäkter i SL-trafiken, bilaga 4.
Intäkterna från skärgårdstrafiken överstiger budget med 4 mkr[5] medan resenärsintäkterna från färdtjänstverksamheten ligger något under budget, på grund av färre färdtjänstresor.

Övriga intäkter
Övriga intäkter är till övervägande del resultatneutrala, det vill säga motsvaras av poster på kostnadssidan. Det handlar huvudsakligen om vidarefakturering av kostnader för exempelvis externa driftprojekt, fordonsuthyrning, ersättning för sjukresor från HSN (Hälso- och sjukvårdsnämnden), bränsle, lagerartiklar med mera.

De övriga intäkterna överstiger budget med 220 mkr, huvudsakligen till följd av en ökad omfattning av resultatneutral vidarefakturering, främst driftprojekt med cirka 104 mkr. Statligt bidrag med 79 mkr kompenserar för de avgiftsfria biljetterna till ungdomar under sommarmånaderna, så kallade ungdomsbiljetter. Övriga resultatpåverkande avvikelser avser främst finansieringsbidragen som ökar på grund av en högre aktiveringstakt av investeringar än budgeterat (19 mkr) samt kontrollavgifter (14 mkr).

Verksamhetens kostnader
Verksamhetens kostnader understiger periodens budget med 387 mkr.

Köpt trafik
Trafikkostnaderna understiger budget med 414 mkr. Avvikelsen är främst hänförlig till busstrafiken (315 mkr) med lägre kostnader för index och VBP-avtal[6] inom innerstaden på grund av trängsel i trafiken och framkomlighetsproblem, samt på vissa busslinjer i norrort till följd av överströmning av resenärer till Citybanan. De lägre kostnaderna för busstrafiken påverkas också av regleringar avseende föregående år kopplat till reseincitament, viten och VBP-skulder. Lägre kostnader finns också

[5] Försök med SL-taxa i skärgårdstrafiken mellan 9 januari till 29 april 2018 samt 3 september till 9 december.
[6] VBP-avtal är trafikavtal där entreprenören erhåller ersättning för varje verifierad betalande påstigande.

inom järnvägstrafiken (105 mkr), främst avseende lägre incitamentskostnader för pendeltågstrafiken. Därtill minskar färdtjänsttrafikens kostnader (44 mkr) till följd av färre resor med färdtjänsttaxi och rullstolstaxi, samt högre vitesbelopp från leverantörer.

Avvikelsen motverkas bland annat av högre kostnader för skärgårdstrafiken (14 mkr) främst på grund av budgeten inte omfattade Nord/Sydlinjen samt högre bränslepriser. Kostnaderna ökar också för trygghetstjänster och biljettkontroller (9 mkr) samt kundtjänst inom färdtjänstverksamheten (8 mkr).

Drift och underhåll
Drift och underhållskostnaderna understiger budget med 172 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på lägre kostnader för planerat underhåll (112 mkr) främst till följd av förskjutningar av underhållsarbeten inom den löpande förvaltningen och projektverksamheten, men även på grund av lägre avtalskostnader och ett lägre behov än planerat. De lägre underhållskostnaderna återfinns på ett flertal ställen i verksamheten men huvudsakligen inom IT-förvaltningen. Därtill kommer ett minskat behov av akut underhåll (26 mkr) främst kopplat till pendeltågsverksamheten, samt lägre driftskostnader (33 mkr) avseende trafikanläggningar och IT-system.

Personalkostnader
Personalkostnaderna understiger budget med 17 mkr, huvudsakligen på grund av lägre lönekostnader för anställd personal till följd av vakanser och frånvaro (53 mkr). Ökade kostnader för resurskonsulter för att täcka upp för vakanser bidrar till att minska avvikelsen (39 mkr). Se även avsnitt 3.1.4 Bemanningskostnader.

Övriga kostnader
Övriga kostnader överstiger budget med 216 mkr. Det beror främst på ökade kostnader för externa projekt (105 mkr), vilka dock vidarefaktureras i sin helhet och är således resultatneutrala för trafiknämndens verksamhetsområden. Därtill kommer kostnader för utrangeringar[7] av anläggningar och projekt (91 mkr) vilka ej budgeteras. De största posterna inom periodens utrangeringar utgörs av kostnadsförda utgifter inom program Bussterminal Slussen, reinvesteringsprojekt avseende bruksnäthöjd i tunnelbanan samt fordon inom Roslagsbanan. Ytterligare orsaker till avvikelsen är minskad kostnadsreducering till följd av färre arbetade timmar i investeringsprojekt av anställd personal (55 mkr) samt ökade kostnader för specialistkonsulter (16 mkr). För vidare analys av specialistkonsulter se avsnitt 3.1.5 Konsultkostnader. Ett antal olika poster

[7] Samtliga utrangeringar samt reavinster, reaförluster och utrangeringar anses vara jämförelsestörande. Inom finansnettot är även posten försålda fordringar (netto) att betrakta som jämförelsestörande.

bidrar dock till att minska avvikelsen, varav de största är reklam och pr (15 mkr) och lagerförändringar (15 mkr).

Kapitalkostnader
Avskrivningskostnaderna är lägre än periodens budget, kopplat till investeringsförskjutningar och större utrangeringar i slutet av förra året (61 mkr).

Kostnaderna för finansnetto understiger budget med 368 mkr, huvudsakligen till följd av försålda fordringar (337 mkr). Till detta tillkommer kostnad för valutasäkring och ett bortfall av intäktsränta kopplat till försäljningen (15 mkr). Vidare är den räntebärande skuldportföljen lägre än budgeterat på grund av förskjutningar i investeringsportföljen vilket tillsammans med ett lägre ränteläge påverkar utfallet för finansnettot positivt.

Avvikelse utfall i jämförelse med föregående år
Periodens utfall uppgår till 1 299 mkr och överstiger utfall motsvarande period föregående år med 270 mkr. Verksamhetens intäkter ökar med 500 mkr medan kostnaderna ökar med 398 mkr. Kapitalkostnaderna minskar med 167 mkr.

Verksamhetens intäkter
Verksamhetens intäkter överstiger utfall motsvarande period föregående år med 500 mkr.

Verksamhetsanslag
Verksamhetsanslaget ökar med 219 mkr i enlighet med budget.

Biljettintäkter:
Biljettintäkterna ökar med 221 mkr. I SL-trafiken beror ökningen, huvudsakligen på prishöjningen 2018 med cirka 3,3 procent på samtliga biljettyper. Volymrelaterade faktorer med mera står för en mindre del av ökningen och förklaras i huvudsak av en generell resandeökning/fler sålda biljetter till följd av befolkningsutvecklingen. Därtill märks en ökad försäljning av biljetter till följd av Trafikverkets renovering av spåren mellan Stockholms Central och Stockholms Södra (”Getingmidjan”) då SJ-resenärer har fått resa med pendeltåg i stället för med fjärrtåg. Intäktsbortfallet till följd av de avgiftsfria ungdomsbiljetterna kompenseras med statsbidrag, se *Övriga intäkter* samt Utökad analys avseende biljettintäkter i SL-trafiken, bilaga 4. Intäkterna från skärgårdstrafiken överstiger förra året motsvarande period med 2 mkr. Detsamma gäller för färdtjänstverksamheten på grund av fler sjukresor.

Övriga intäkter
Övriga intäkter består huvudsakligen av vidarefakturerade kostnader. Periodens intäkter överstiger utfall motsvarande period föregående år med drygt 60 mkr. Lägre intäkter (93 mkr) från medfinansiering, till följd av att flera objekt med finansieringsbidrag har färdigavskrivits eller utrangerats, motverkas av högre lokalintäkter (96 mkr) från de nya depåerna Fredriksdal och Norsborg samt att full hyresersättning nu erhålls efter tidigare överenskommelse om viss hyresreduktion för Ulvsundadepån. Därtill erhålls ett statligt bidrag med 79 mkr i år som kompensation för de avgiftsfria ungdomsbiljetterna, vilket ökar intäkterna i jämförelse med föregående år.

Intäkter från kontrollavgifter ökar (14 mkr) liksom från uthyrning av fordon (10 mkr) jämfört med föregående år. Pendeltågsuthyrningen har ökat i samband med leveranserna av x60b, medan uthyrningen av bussar varit något lägre. Därtill kommer avvikelser kopplade till resultatneutrala vidarefakturerade poster. Exempelvis fakturerar Trafikverket numera MTR direkt för drivström, vilket ger lägre intäkter i år jämfört med fjolårets.

Verksamhetens kostnader
Verksamhetens kostnader överstiger utfall motsvarande period föregående år med 398 mkr. Periodens faktiska kostnadsutveckling uppgår till 3,5 procent vilket understiger periodens budgeterade kostnadsutveckling om 6,9 procent. Avvikelser mot budget kommenteras ovan. Nedan följer förklaring till förändring mot föregående år per kostnadskategori.

Köpt trafik
Kostnaderna för den samlade köpta trafiken ökar med 63 mkr. Av ökningen står SL-trafiken för 13 mkr. Ökningen beror i grunden på planenliga förändringar av trafikutbudet och beräknade index och prisökningar inom samtliga trafikslag. Därtill ökar kostnaderna för trygghetstjänster.

Kostnadsökningen motverkas bland annat av lägre kostnader för VBP-avtal, incitament och viten inom busstrafiken. Lägre kostnader noteras också inom pendeltågstrafiken där ibruktagandet av Citybanan ger lägre trafikkostnader samt en faktureringsmodell där trafikverket direktfakturerar trafikentreprenören för drivström istället för att först belasta trafikförvaltningen. Liksom inom busstrafiken uppvisar pendeltågstrafiken lägre kostnader för incitament samt högre vitesbelopp från entreprenör.

Färdtjänstens trafikkostnader ökar med 32 mkr till följd av fler resor och högre pris per resa, huvudsakligen kopplat till rullstolstaxi.
Skärgårdstrafikens kostnader ökar med 19 mkr främst på grund av ökade indexkostnader och bränsleersättning samt något högre kostnader för trafikering och godshantering.

Drift och underhåll
Drift- och underhållskostnaderna ökar med 173 mkr. Förändringen beror i huvudsak på planerad driftverksamhet och underhållsarbeten samt driftprojekt. Kostnaderna kommer dock inte upp i den budgeterade nivån vilket beskrivs vidare ovan under avvikelse utfall jämfört med budget.

Personalkostnader
Personalkostnaderna ökar med 58 mkr vilket främst beror på den pågående konsultväxlingen samt årets löneökningar och nya beslutade tjänster. Se även avsnitt 3.1.4 Bemanningskostnader.

Övriga kostnader
Övriga kostnader ökar med 103 mkr. Förändringen beror främst på ökade kostnader för specialistkonsulter (102 mkr) till följd av fler projekt, utredningar och uppdrag (se vidare avsnitt 3.1.5 Konsultkostnader). Ytterligare ökade kostnader kommer från externa projekt vilka dock vidarefaktureras i sin helhet (57 mkr) samt sjukresor (21 mkr) vilka också ersätts fullt ut av hälso- sjukvårdsförvaltningen. Kostnadsökningen motverkas av lägre kostnader bland annat för utrangeringar[8] (42 mkr) till följd av en högre omfattning föregående år, lagerförändring (17 mkr), reklam och pr (8 mkr) samt föregående års bidrag till externa infrastrukturprojekt (6 mkr).

Kapitalkostnader
Avskrivningskostnaderna ökar med 132 mkr, främst till följd av de nya driftsatta depåerna Fredriksdal och Norsborg samt citybanans stationer.

Kostnaderna för finansnetto minskar däremot med 299 mkr, huvudsakligen till följd av försålda fordringar (337 mkr). Till detta tillkommer kostnad för valutasäkring och ett bortfall av intäktsränta kopplat till försäljningen (13 mkr).

En högre låneskuld samt att lån för citybanan stationer togs upp i juni förra året är de huvudsakliga orsakerna till högre räntekostnader med 17 mkr per augusti jämförelse med föregående år. I övrigt är dock den räntebärande skuldportföljen marginellt lägre än föregående år och den genomsnittliga räntan ungefär detsamma.

Prognos i jämförelse med budget
Resultatprognos per augusti uppgår till 700 mkr vilket överstiger årets budget med 450 mkr. Avvikelsen mot budget beror huvudsakligen på högre finansiella intäkter till följd av försäljning av fordringar samt lägre

[8] Samtliga utrangeringar samt reavinster, reaförluster och utrangeringar anses vara jämförelsestörande. Inom finansnettot är även posten försålda fordringar (netto) att betrakta som jämförelsestörande.

kostnader för den köpta trafiken huvudsakligen avseende busstrafik. Avskrivningskostnaderna ökar dock, främst till följd av en förändrad avskrivningstakt. Nedan följer en detaljerad redovisning.

Verksamhetens intäkter
Prognosen för verksamhetens intäkter överstiger budget med 372 mkr.

Biljettintäkter:
Biljettintäkterna beräknas öka jämfört med budget. Ett gynnsamt intäktsutfall under året, till följd av ett ökat resande, samt en högre intäktsbas vid ingången av 2018 bidrar till en högre prognos. Utfallet blev högre i slutet av 2017 än vad som prognostiserats då budget för 2018 lades. Prognosen reduceras dock av en intäktsminskning på grund av de avgiftsfria ungdomsbiljetterna. För dessa kompenseras förvaltningen med statsbidrag, prognostiserat till cirka 80 mkr, se *Övriga intäkter*.

För sjötrafiken bedöms biljettintäkterna öka med 12 mkr efter försök med SL-taxa och färdtjänstverksamheten visar en något högre intäktsprognos till följd av fler sjukresor.

Övriga intäkter
Övriga intäkter beräknas bli 349 mkr högre jämfört med budget. De resultatneutrala posterna, inklusive vidarefaktureringar, bedöms bli cirka 260 mkr högre, varav de externa driftprojekten utgör cirka 200 mkr.

Finansieringsbidragen prognostiseras öka med 96 mkr främst till följd av statsbidrag för de avgiftsfria ungdomsbiljetterna (79 mkr). Därtill ökar prognosen för bidragen på grund av högre aktiveringstakt av investeringar än den budgeterade. Dock beräknas bidragen det sista året för trängselbussarna bli lägre (16 mkr).

Intäkter från kontrollavgifter bedöms öka med 20 mkr i jämförelse med budget som en konsekvens av ett ökat antal kontroller.

Lokalintäkterna däremot, beräknas bli 22 mkr lägre. Huvudsakligen beror detta på lägre lokalintäkter från Fredriksdal där motsvarande lägre trafikkostnader till Keolis prognostiseras. Vidare ger en senarelagd drift av Norsborgsdepån lägre intäkter i jämförelse med budget.

Prognosen för reklamintäkter ligger 7 mkr under budgeterad nivå. Reklamintäkterna beräknas lägre på grund av risk för uppsägning av avtal med Metro (6 mkr). Lägre intäkter från bussinteriörer (9 mkr) motverkas delvis av högre reklamintäkter från andra delar såsom bussväderskydd samt intäkter från Selecta (8 mkr).

Verksamhetens kostnader
Prognos för verksamhetens kostnader understiger budget med 34 mkr.

Köpt trafik
Kostnaden för den samlade köpta trafiken understiger budget med 350 mkr. SL-trafikens kostnader minskar gentemot budget med 336 mkr, främst inom busstrafiken kopplat till index och VBP-avtal samt pendeltågstrafiken avseende incitament. Lägre kostnader uppstår också inom färdtjänsttrafiken till följd av färre resande (41 mkr). Skärgårdstrafikens kostnader ökar dock mot budget, främst på grund av ökade kostnader för bränsle inom trafikavtalen samt att Nord/Sydlinjen ej ingick i budgeten (27 mkr).

Drift och underhåll
Drift och underhållskostnaderna understiger budget med 64 mkr. Huvudsakligen beror det på ett att planerade underhållsarbeten inte har startat i förväntad takt (66 mkr). Även det akuta underhållet minskar något till följd av ett lägre behov (9 mkr). Kostnaderna för el och energi ökar dock på grund av högre elskatt än tidigare bedömning samt högre elförbrukning (18 mkr).

Personalkostnader
Personalkostnaderna minskar sammantaget mot budget med 7 mkr. Lönekostnaderna för anställd personal minskar med drygt 80 mkr till följd av vakanser och frånvaro. Avvikelsen motverkas dock av kostnader för inhyrd personal för att ersätta vakanserna (76 mkr).

Övriga kostnader
Övriga kostnader ökar med 388 mkr. Ökningen beror huvudsakligen på högre kostnader för externa projekt (208 mkr), vilka dock vidarefaktureras extern part och är således resultatneutrala för trafiknämnden. Därtill kommer kostnader för utrangeringar[9] (97 mkr). Dessa är främst hänförliga till kostnadsföringar av projektutgifter inom investeringsverksamheten som inte kunnat klassificeras som investeringar, bland annat ersättningstrafik, tillgänglighetsanpassningar samt ett projekt rörande inventering och komplettering av bruksnäthöjd. Avvikelsen ökar ytterligare på grund av minskad kostnadsreducering för tid som trafikförvaltningens personal lägger på investeringsprojekt till följd av vakansläget (61 mkr).

[9] Samtliga utrangeringar samt reavinster, reaförluster och utrangeringar anses vara jämförelsestörande. Inom finansnettot är även posten försålda fordringar (netto) att betrakta som jämförelsestörande.

Kapitalkostnader
Avskrivningskostnaderna förväntas bli 336 mkr högre än budget. Det är framförallt förändrade avskrivningsplaner som medför högre kostnader än de budgeterade, främst avseende Roslagsbanan.

Finansnettot avviker positivt med 380 mkr, huvudsakligen till följd av försålda fordringar (337 mkr), vilket utgör en så kallad jämförelsestörande post. Till detta tillkommer kostnad för valutasäkring och ett bortfall av intäktsränta kopplat till försäljningen (30 mkr). I övrigt är det huvudsakligen räntekostnader som beräknas understiga budget, vilket hänförs till en lägre räntebärande skuldportfölj än tidigare bedömning. Detta gäller såväl ingående skuldportfölj som låneprognos för 2018, samt ett lägre ränteutfall än det budgeterade.

3.1.1 Resultat per trafikindelning

För resultat per trafikindelning, se bilaga 1-3.

3.1.2 Redovisning över samtliga specialdestinerade statsbidrag

För redovisning av erhållna statsbidrag under året, se bilaga 6.

3.1.3 Redovisning över extern medfinansiering avseende investeringar

För redovisning av erhållen medfinansiering, se bilaga 6.

3.1.4 Bemanningskostnader

Bemanningskostnader: Trafikförvaltningens bemanningskostnader 2018 jämfört med budget, prognos samt utfall 2017.

Bemanningskostnader Mkr	Ack utfall 1808	Ack budget 1808	Avvik utf-bu 1808	Ack utfall 1708	Föränd %	Progn 2018	Budget 2018	Avvik Pr-Bu	Boksl 2017
Summa personalkostnader	**-436**	**-492**	**56**	**-387**	**12,7%**	**-688**	**-772**	**83**	**-609**
varav förändring sem- och löneskuld	*5*	*0*	*5*	*9*	*-44,4%*	*1*	*-1*	*2*	*-2*
varav lönekostnad	*-267*	*-303*	*36*	*-239*	*11,7%*	*-423*	*-476*	*53*	*-376*
varav övertid	*-2*	*-1*	*-1*	*-2*	*0,0%*	*-3*	*-2*	*-1*	*-3*
varav PO-pålägg	*-91*	*-104*	*13*	*-81*	*12,3%*	*-145*	*-163*	*18*	*-131*
varav pensionskostnad	*-58*	*-62*	*4*	*-49*	*18,4%*	*-86*	*-97*	*11*	*-71*
Inhyrd personal	**-40**	**-1**	**-39**	**-31**	**29,0%**	**-77**	**-1**	**-76**	**-52**
Summa bemanningskostnad	**-476**	**-493**	**17**	**-418**	**13,9%**	**-766**	**-773**	**7**	**-661**

Verksamhetens bemanningskostnader utgör drygt 3 procent av trafiknämndens totala verksamhetskostnader och underskrider budget i perioden med detsamma, drygt 3 procent.

Avvikelse utfall i jämförelse periodiserad budget
Utfallet för bemanningskostnaderna uppgår till 476 mkr, jämfört med budgeterat 493 mkr för perioden. Kostnader för löner inklusive sociala avgifter och pensioner samt övriga personalrelaterade kostnader understiger budget (56 mkr) medan kostnaderna för inhyrd personal överstiger budget (39 mkr) till följd av vakansläget.

Avvikelse utfall i jämförelse med föregående år
Bemanningskostnadernas utveckling jämfört med föregående år beror på ökade kostnader för löner, inklusive sociala avgifter, samt för inhyrd personal/resurskonsulter (58 mkr). Detta som följd av att antalet anställda har ökat (bland annat konsultväxling) samt den årliga lönerevisionen. Vakansläget påverkar utvecklingen med ökade kostnader för inhyrd personal. Pensionskostnader, som redovisas relaterat till förändring av pensionsskulden enligt underlag från KPA Pension, visar en ökning i perioden jämfört med föregående år (9 mkr).

Prognos i jämförelse med budget
Vid årets slut väntas bemanningskostnaderna understiga de budgeterade med 7 mkr huvudsakligen till följd av lägre pensionskostnader. Lägre kostnader för löner motverkas av högre kostnader för inhyrd personal kopplat till vakansläget.

3.1.5 Konsultkostnader

Trafikförvaltningen anlitar specialistkonsulter vid tillfälligt behov av viss kompetens eller specialistkunskap som inte finns inom organisationen. Specialistkonsulter används till exempel vid behov av extern granskning av processer, genomförande av analyser, utredningar, revisioner och undersökningar samt juridiskt stöd. Nyttjandet av specialistkonsulter sker inom hela trafikförvaltningen, såväl inom drift- och projektavdelningarna som de administrativa avdelningarna. Kostnader för resurskonsulter (inhyrd personal) redovisas under avsnitt 3.1.4 Bemanningskostnader.

Det pågående arbetet med att växla konsulter till fast anställd personal fortsätter inom förvaltningen. Den största delen av de konsulter som växlas återfinns inom investeringsverksamheten[10]. För vidare information om konsultväxlingen se avsnitt 7. Ledningens åtgärder.

[10] Trafikförvaltningen skiljer på investeringskonsulter som utgör konsulter inom investeringsvolymen, och specialistkonsulter respektive resurskonsulter (inhyrd personal) som redovisas inom resultaträkningen.

Avvikelse utfall i jämförelse periodiserad budget
Periodens utfall för specialistkonsulter uppgår till 196 mkr och överstiger periodiserad budget med 16 mkr.

Den huvudsakliga orsaken till avvikelsen beror på ökade kostnader kopplat till investeringsprojekt där vissa utgifter har resultatförts, då de redovisningsmässigt inte kan bokföras som investeringar, huvudsakligen rörande Röda linjens uppgradering, Citybanan och Slussen. Fler större orsaker är tillkomna uppdrag avseende behovsanalyser och trafikövergripande utredningar samt initiala analyser kring nytt biljett och betalsystem samt inom fastighetsförvaltningen där ett projekt avseende utredning av brandskyddet har startats, vilket ej var budgeterat för.

Avvikelse utfall i jämförelse med föregående år
Periodens utfall för specialistkonsulter uppgår till 196 mkr och överstiger utfall motsvarande period föregående år med 102 mkr. Huvudsakligen ökar konsultkostnaderna som en följd av den budgeterade ökade omfattningen av olika uppdrag, utredningar och projekt.

Sammanfattningsvis ökar kostnaderna mest inom trafikverksamheten (35 mkr) på grund av fler utredningar och projekt kopplade till förvaltningen av anläggningarna, men också till följd av en genomlysning av redovisningen av konsultkostnader vilket bidragit till att kostnaderna nu bokförs på ett mer rättvisande sätt.

Inom området strategisk utveckling ökar kostnaderna med 21 mkr på grund av att uppdrag som inte genomfördes under 2017 nu har påbörjats samt har fler uppdrag tillkommit avseende behovsanalyser och trafikövergripande utredningar samt initiala analyser kring nytt biljett- och betalsystem.

Inom IT-förvaltningen ökar kostnaderna med 17 mkr främst på grund av tillkommande projekt men också till följd av implementationen av en ny IT-förvaltningsmodell.

Investeringsverksamheten ökar konsultkostnaderna med 12 mkr till följd av fler driftpåverkande projekt. Den enskilt största orsaken till periodens förändring är driftkostnader kopplat till avvecklingen av delprojekt inom Röda linjens uppgradering (11 mkr).

Därutöver ökar kostnaderna för juriststöd (5 mkr), stöd för införandet av GDPR[11] inom trafikförvaltningen (6 mkr) samt upphandlingskonsulter (5 mkr) vilket samvarierar med aktuell upphandlingsvolym.

[11] GDPR står för General Data Protection Regulation och är ett nytt EU-direktiv som ersätter Personuppgiftslagen (PUL).

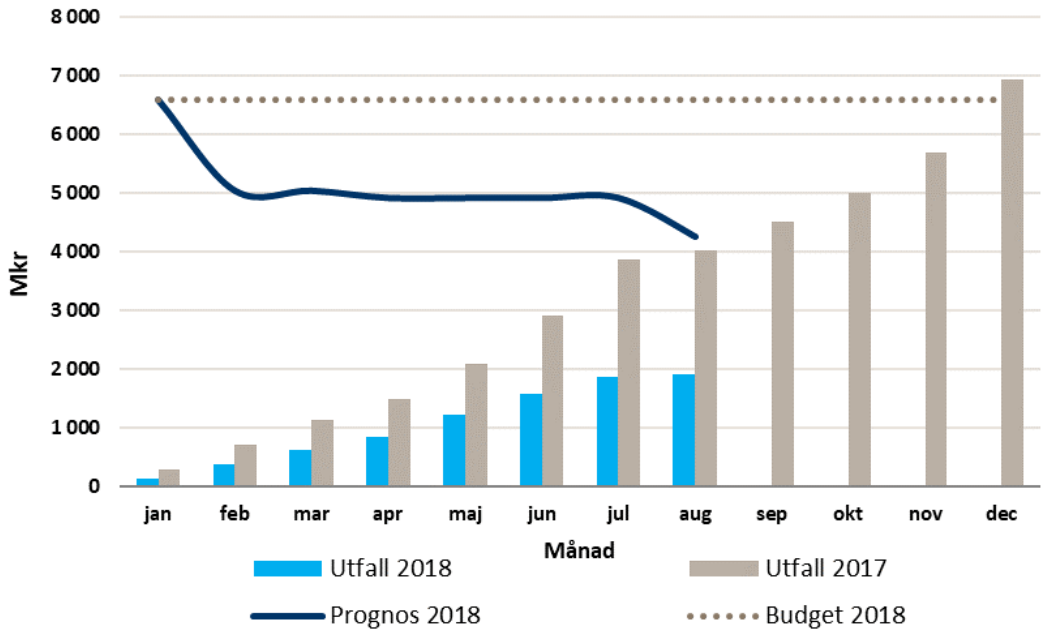
Prognos i jämförelse med budget
Årsprognosen för specialistkonsulter uppgår till 309 mkr och överstiger budget med 34 mkr. Avvikelsen beror i sin helhet på att en del planerade konsultbehov budgeterades på andra konton i resultaträkningen. Med hänsyn taget till detta är prognosen i nivå med budget.

3.2 Åtgärdsprogram för en ekonomi i balans

Trafiknämndens verksamhetsområden går in i år 2018 med en budget i balans. Senaste årsprognos indikerar en ekonomi i balans. Med anledning av detta finns inga åtgärdsprogram utöver löpande effektiviseringsarbete

3.3 Investeringar

Diagram: Investeringar 2018 jämfört med budget, prognos samt utfall 2017.



3.3.1 Investering per objekt

Prognos i jämförelse med årets budget
Investeringsbudgeten för året uppgår till 6 584 mkr. Prognosen för året uppgår till 4 250 mkr och understiger årets budget med 2 334 mkr. Nedan förklaras avvikelserna mot budget per specificerat objekt

Investeringar Mkr	Ack. utfall aug	Prognos 2018	Budget 2018	Budget avvik.	Upparb grad utf/prog	Ack. utfall totalt	Total budget	Total upparb grad	Färdig-ställande år
Program Roslagsbanans utbyggnad	490	977	1 058	-81	46%	5 437	9 651	56%	2026
Program Bussdepåer	82	249	509	-260	16%	2 330	3 815	61%	2025
Program Slussen	-8	40	38	2	-21%	270	492	55%	2021
Program Röda linjens uppgradering	-29	158	1 222	-1 064	-2%	5 180	13 261	39%	2024
Program Citybanan	2	5	0	5	0%	150	180	83%	2018
Program Tvärbana Norr Solnagrenen	21	113	110	3	19%	5 390	5 581	97%	2019
Program Spårväg City	149	199	169	30	88%	2 776	2 924	95%	2021
Program Spårdepåer	5	5	0	5	0%	881	876	101%	2018
Program Tvärbana Norr Kistagrenen	95	222	496	-274	19%	559	4 937	11%	2025
Program Pendeltåg	-223	-228	324	-551	-69%	11 687	12 137	96%	2020
Program Saltsjöbanan	79	167	135	32	59%	1 175	1 658	71%	2024
Bussterminal Slussen	51	104	150	-46	34%	438	1 891	23%	2023
Danviksbron	2	3	23	-19	9%	5	100	5%	2023
Nya Spårvägsmuseet	6	34	98	-64	6%	33	210	16%	2020
Handen Bussterminal	19	64	66	-2	28%	61	185	33%	2019
Fordon SpvC - nya A35 fordon	1	4	129	-126	1%	44	192	23%	2020
C20 - uppgradering	68	135	113	22	60%	273	1 367	20%	2023
Bussterminal Slussen brukarspecifik inredning	3	10	0	10	0%	3	0	0%	2023
Bytespunkt Slussen upprustning	7	16	0	16	0%	7	0	0%	2025
Saltsjöbanan upphöjning	5	9	0	9	0%	6	0	0%	2022
Vega Pendeltågsstation	3	32	46	-14	6%	46	110	42%	2019
TB Kanalisation 750 Volt	17	31	23	8	75%	148	173	86%	2018
Lågfrekvent underhåll Pendeltåg X60	48	73	114	-41	42%	380	562	68%	2020
Utbyte av hissar och rulltrappor	105	184	186	-2	56%	464	1 500	31%	2024
Utbyggnad av Älvsjö depå	3	16	35	-19	8%	5	150	3%	2019
Förstärkning innertak Fridhemsplan	15	25	10	15	148%	27	273	10%	2020
Anpassning trafikstyrningssystem Tunnelbana	1	1	14	-13	8%	3	229	1%	2020-2023
Hässelbygrenen	0	0	15	-15	0%	23	1 784	1%	2026
Bytespunkt Brommaplan	0	0	10	-10	0%	0	182	0%	-
Trafikinformation	0	4	50	-46	0%	6	140	4%	2019
Bytespunkt Ropsten	0	0	10	-10	0%	0	11	0%	2024
SL Lås	41	79	110	-31	38%	268	415	65%	2019
Övriga specificerade investeringar	11	32	79	-46	14%	33	1 932	2%	-
Ospecificerade investeringar	604	1 257	1 243	14	49%				
*Justering avslutade/nedlagda projekt**	231	231	0	231					
Totalt	**1 903**	**4 250**	**6 584**	**-2 334**	**29%**	**38 109**	**66 918**	**57%**	

Program Roslagsbanans kapacitetsförstärkning -81 mkr

Avvikelsen beror huvudsakligen på att arbetet på vissa delsträckor förskjutits från 2018 till 2019 samt att slutreglering med entreprenör och framtagandet av relationshandlingar förskjutits till 2019.

Program Bussdepåer -260 mkr

Avvikelsen beror huvudsakligen på förskjutning i detaljplanen för Tomteboda och att bygglov inte erhållits enligt tidplan samt förskjutningar i projekt Enlunda till följd av försenad lantmäteriförrättning.

Program Röda linjens Uppgradering -1 064 mkr
Avvikelsen beror huvudsakligen på förskjutning av utgifter för fordonsleverans C30 beroende på att fordonsleverantör inväntat signalsystemet från Ansaldo samt effekter av hävning av avtal med Ansaldo.

Program Citybanan +5 mkr
Avvikelsen beror huvudsakligen på förskjutningar av utgifter från 2017 till 2018 beroende på försenad leverans av spärrkroppar och fördröjd fakturering för bygg- och installationsåtgärder på stationerna.

Program Tvärbana Norr Solnagrenen + 3mkr
Avvikelsen beror huvudsakligen på förskjutningar från 2017 till 2018 då Signalprojekt leverantören inte kunnat leverera enligt beställning.

Program Spårväg City +30 mkr
Avvikelsen beror huvudsakligen på ökade utgifter för avslut av etapp 2 samt tidigareläggning av etapp 3 på AGA depån från åren 2021-2022 till 2018.

Program Spårdepåer +5 mkr
Avvikelsen beror huvudsakligen på en förskjuten betalplan av Högdalens entreprenör från 2017 till 2018 samt på grund av försenad fakturering för tidigare gjorda arbeten.

Program Kistagrenen -274 mkr
Avvikelsen beror huvudsakligen på försenade detaljplaner, vilket gör att avtal med leverantörer inte kan skrivas. Därmed förskjuts utgifter från 2018 till 2019.

Program Pendeltåg -551 mkr
Avvikelsen beror huvudsakligen på förskjutning av utgifter från 2018 till 2017 avseende X60b kopplat till redovisningsprincipen avseende aktivering av fordon vid PTO (preliminary take over) istället för vid FTO (final take over), samt på överaktivering vid PTO av alla tåg 2016 och 2017 som avser X60B. Detta ska regleras under 2018.

Program Saltsjöbanan +32 mkr
Avvikelsen beror huvudsakligen på att färdigställande av relationshandlingar för tvärbanan har dragit ut på tiden och är förskjutna från 2017 till 2018 samt att en betalpunkt gällande ATC-projektet för Saltsjöbanan har flyttats från 2019 till 2018.

Bussterminal Slussen -46 mkr
Avvikelsen beror på att ersättningstrafiken har omklassificerats från investering till drift på grund av ändrad redovisningsbedömning.

Danviksbron -19 mkr
Avvikelsen beror huvudsakligen på att projektet har varit vilande under nästan ett års tid på grund av en omorganisation inom Stockholm stad.

Nya Spårvägsmuseet -64 mkr
Avvikelsen beror huvudsakligen på försenad byggstart samt på att sanerings- och renoveringskostnader omklassificerats från investering till drift.

Fordon SpvC – nya A35 fordon -126 mkr
Avvikelsen beror huvudsakligen på att budgeten avser 6 stycken A35 B fordon till Linje 7 med planerad leverans 2018. På grund av förseningar med beslutet och andra beroenden har leverans och PTO blivit förskjuten till 2019-2020.

C20 uppgradering +22 mkr
Avvikelsen beror huvudsakligen på att avtalstecknande och tillhörande betal- och tidsplaner förskjutits från 2017 till 2018.

Bussterminal Slussen brukarspecifik inredning +10 mkr
Avvikelsen beror på att objektet ej var med i budget 2018. Utredningen pågår under 2018. Utredningsbeslutet fattades i landstingsstyrelsen april 2018.

Bytespunkt Slussen upprustning +16 mkr
Avvikelsen beror på att objektet ej var med i budget 2018. Utredningen pågår under 2018. Utredningsbeslutet fattades i landstingsstyrelsen april 2018.

Saltsjöbanan upphöjning +9 mkr
Avvikelsen beror huvudsakligen på att objektet ej var med i budget 2018. Planeringsfasen pågår under 2018. Inriktningsbeslutet fattades i landstingsstyrelsen juni 2018.

Vega pendeltågsstation -14 mkr
Avvikelsen beror huvudsakligen på justering av årets utgifter för index och risk samt på att uppdaterade tidsplaner lett till att delar av produktion förskjutits till 2019.

TB Kanalisation 750 volt +8 mkr
Avvikelsen beror huvudsakligen på att arbeten tidigarelagts då entreprenören inkommit med uppdaterad tidplan.

Lågfrekvent underhåll Pendeltåg X60 -41 mkr
Avvikelsen beror på att budget var baserad på prisuppgifter från tidigare trafikutövare medan nuvarande trafikutövare offererat ett lägre pris.

Utbyggnad av Älvsjö depå -19 mkr
Avvikelsen beror huvudsakligen på att projektet förskjutits i tid.

Förstärkning innertak Fridhemsplan +15 mkr
Avvikelsen beror huvudsakligen på att genomförandefasen inleds tidigare än budgeterat. Genomförandebeslut togs i landstingsfullmäktige december 2017.

Anpassning trafikstyrningssystem befintlig Tunnelbana -13 mkr
Avvikelsen beror på att planeringsfasen inte startat som budgeterat. Pågående utredningsfas är mer omfattande och tidskrävande än beräknat på grund av komplexiteten i de ingående systemen kopplat till trafikstyrning. Synkronisering mellan de centrala delarna av trafikstyrningssystemet och delarna som installeras på de utbyggda tunnelbanesträckorna är avgörande för att tunnelbana ska kunna tas i drift. Underlag till inriktningsbeslut är under framtagande.

Hässelbygrenen -15 mkr
Avvikelsen beror på att påbörjad aktualitetsprövning av de tidigare utredningarna har identifierat nödvändiga justeringar/förskjutningar av tidplanen och prognosen har uppdaterats med en mer realistisk tidplan. Ytterligare justeringar av tidplanen kommer att bli nödvändiga efter genomförd aktualitetsprövning och överenskommelser med kommuner och Trafikverket. Underlag för inriktningsbeslut tas fram under 2018. Planeringsfasen planeras påbörjas under 2019.

Bytespunkt Brommaplan -10 mkr
Avvikelsen och förskjutningar beror på att Brommaplans genomförande är beroende av såväl Stockholm stad som exploatören för angränsande fastigheter, JM. Dessa parters gemensamma projekt, för vilket ett markanvisningsavtal tecknats, visade sig bli dyrare än beräknat, varvid man ville förhandla om markanvisningsavtalet. Under 2017 enades Stockholms stad och JM om att avbryta sitt exploateringsprojekt, varvid även projektet kring bytespunkten upphörde.

Trafikinformation -46 mkr
Avvikelsen beror huvudsakligen på att utredningen förskjutits i tid vilket medför att hela projektet förskjuts.

Bytespunkt Ropsten -10 mkr
Avvikelsen beror på att utredningarna som planerades under året genomförs inom ramen för utredningen avseende Norra Djurgårdstaden som även inkluderar bussterminallösningen i Ropsten. Detta innebär att delar av utredningen avseende Ropsten inte behövs i tidigt skede. Fortsatt utredning för att kunna utforma en bytespunkt som kan möta förhöjda krav på utformning och kapacitet kommer påbörjas under 2019 men är beroende av Stockholms stads planer.

SL Lås -31 mkr
Avvikelsen beror huvudsakligen på förseningar med upphandling och entreprenad för installering av både online- och offlinelås, vilket gör att medel förskjuts från 2018 till 2019.

3.4 Försäljningar

För redovisning av årets försäljning, se bilaga 6.

4. Verksamhet

4.1 Verksamhetsförändringar

4.1.1 Strategisk planering

Trafikplan 2050
Beslut om att utarbeta en ny trafikplan fattades i trafiknämnden i juni 2017. Trafikplan 2050 är en långsiktig översiktsplan för den regionala kollektivtrafiken och beskriver hur kollektivtrafiken ska utvecklas inom regionen utifrån målen i RUFS 2050 och trafikförsörjningsprogrammet. I trafikplanen ingår även stomnätsplan för Stockholms län.

Uppdraget att ta fram Trafikplan 2050 har startat. Utgångspunkt för arbetet är Stockholms läns landstings (SLL) utökade regionala ansvar och de behov som identifierades i behovsanalysen. Under hösten 2018 kommer en större organisation att bildas med representanter från trafikförvaltningen och andra centrala aktörer i länet. Den slutliga leveransen inför politiskt inriktningsbeslut beräknas kunna göras hösten 2020.

Samordning utbyggd tunnelbana
Programmet samordning utbyggd tunnelbana bedriver utrednings- och planeringsarbete samt samverkan med förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT). Samverkan sker bland annat genom tekniskt stöd till FUT:s olika projekt, granskning av handlingar samt förberedelser inför driftmottagning.

Arbeten pågår inom följande delprojekt; Bussterminal Nacka C, Bussterminal Barkarby och Bytespunkt Gullmarsplan. I övrigt genomför programmet utredningar för att titta på tillkommande investeringsbehov på det befintliga systemet som en konsekvens av utbyggd tunnelbana.

Systemanalyser pendeltåg och tunnelbana
Trafikförvaltningen har påbörjat en systemanalys som syftar till att utifrån ett systemperspektiv utreda om och hur befintligt tunnelbane- och pendeltågssystem behöver utvecklas i syfte att tillhandhålla de mest effektiva lösningarna för kollektivtrafiksystemet utifrån gällande förutsättningar. Uppdragets målsättning är att beskriva hur trafiksystemen ser ut 2050.

Studier inför upphandlingar
Pågående studier inför kommande trafikaffärer med startår 2021 för Roslagsbanan (E34), samt kommande busstrafikaffärer Norrort (E35), Nacka och Värmdö (E36), Huddinge, Botkyrka och Söderort (E37) samt

Norrtälje (E38) löper enligt plan och planeringsstudien ska framläggas till trafiknämnden under första kvartalet 2019. Trafikförvaltningen arbetar med att ta fram affärsmodeller som säkerställer säkra resor för alla, styrning av trafikförändringar, styrning av ekonomin, trafikstarter samt innovation och utveckling. Uppstart sker också av behovsanalys inför kommande tunnelbaneaffär (E40) då nuvarande avtal löper ut 2023.

Nuvarande underhållsavtal för Bana, el, signal och anläggning löper ut januari 2022, därav initieras en studie för att ta fram en effektiv och attraktiv affär till kommande affär inom underhållsområdet (UH2022).

Mobilitet
Trafikförvaltningen har påbörjat fyra piloter för att erbjuda tillgång till olika transportlösningar i kombination med kollektivtrafik. Piloterna har lanserats och fortsätter lanseras mot resenär under 2018 och 2019. Inom ramen för nuvarande uppdrag som kollektivtrafikmyndighet önskar trafikförvaltningen möjliggöra kombinerande mobilitetstjänster i en roll som producent. Mobilitetstjänster innebär att man i en och samma tjänst knyter samman flera sätt att förflytta sig i staden (till exempel bilpool, kollektivtrafik, hyrcykel, privata fordon). Tjänsten syftar till att öka valfriheten och minska behovet av att äga en egen bil.

Strategiskt framkomlighetsarbete
Framkomlighetsarbetet har under året intensifierats för att bryta trenden med en allt långsammare stombusstrafik. Inom ramen för trängsel- och framkomlighetskommissionen pågår ett gemensamt arbete med Stockholms stad för ett förbättrat samarbete i tidiga skeden. Arbetet fokuserar på att mildra effekten av trafikstörande arbeten i gatumiljön, hitta former för att snabbare kunna genomföra trimningsåtgärder i gatumiljön och gemensamt arbeta för de lagändringar som skulle krävas för att bland annat kameraövervaka busskörfält.

Ett arbete med en gemensam handlingsplan med Stockholms stad pågår, vilken framför allt fokuserar på trimningsåtgärder på befintliga stombusslinjer i innerstaden. Ett arbete pågår även för 170-linjerna som även går i andra kommuner än Stockholm, där dessa kommuner deltar. Inom ramen för arbetet med att utveckla stomnätet pågår ett flertal delutredningar med syfte att förbättra framkomligheten för stombussarna vilket skapar möjlighet till snabbare och tätare busstrafik vilket förväntas leda till ökat resande.

4.1.2 Avtal och upphandlingar

Buss
I juni fattades tilldelningsbeslut inom en del trafikområden. Sigtuna/Upplands Väsby/Vallentuna (E32) tilldelades Transdev och Ekerö (E31) tilldelades Arriva Sverige. Nytt för dessa avtal är att viss datateknik i bussarna som tidigare har ägts av trafikförvaltningen överförs till trafikentreprenörerna. Trafikstart för avtalen är i juni 2019. Drift och underhåll av biogas tilldelades Bravida som övertar ansvaret i oktober 2018.

Lokalbana
Under början av 2018 har tilläggsavtal tecknats till avtalen för lokalbanetrafiken. Tilläggsavtalen tydliggör och stipulerar bland annat entreprenörens skyldighet till valideringsaktiviteter med hänsyn till SL:s införande av valideringsstolpar och de ekonomiska konsekvenserna av detta samt regleringar av avtalslängderna.

Sjötrafik
När det gäller upphandlingen av skärgårdstrafiken (E39) pågår för närvarande kvalificeringsarbeten och färdigställande av upphandlingsdokument. Avtal E39 är uppdelat i olika geografiska områden och dessa kommer att ersätta nuvarande interimsavtal E29x.

Nya godsavtal (linje 61, 62 och 63) är i drift sedan januari. Avtal för pendelbåtlinje 89, Ekerö – Stockholm har tilldelats Blidösundsbolaget. Trafikstart skedde i augusti.

I övrigt pågår upphandling av leverantör till arbetet med att livstidsförlänga fartyget Waxholm II, installation av alkolås till fartygen samt trafikledning och operationella tjänster.

Färdtjänst
Upphandling av färdtjänsttaxi (E33) pågår och anbudsutvärdering är klar. Beslut om tilldelning är planerat till trafiknämndens sammanträde i september.

Anläggningsdrift och underhåll
Strukton Rail har från och med april 2018 ansvaret för trafikförvaltningens underhållsavtal för bana, el och signal på Spårväg City och Lidingöbanan (UH2012B). Underhållsavtalet överläts till Strukton rail i samband med Eltels avveckling av sin spårverksamhet i Sverige. Trafikförvaltningen har godkänt överlåtelsen. Avtalsutvärdering är påbörjad inför tecknande av nya underhållsavtal 2022.

Upphandling pågår av nytt avtal som ska ersätta befintliga underhållsavtal inom telesystemområdet (Tele UH2019). Efter en utredning har förvaltningen beslutat att förhöjd skyddsnivå skall gälla för avtalet.

Under perioden har nya drift- och underhållsavtal startat avseende hissar och rulltrappor med de nya leverantörerna Kone och Thyssen (UH-2014).

Efter domslut i Kammarrätten, till fördel för trafikförvaltningen, pågår mottagning av drift och underhållsavtal avseende spärrar och spärrluckor med planerad driftstart under hösten.

Upphandlingen av ny driftleverantör för IT infrastruktur (DIT-17) har under våren intensifierats och har nu kommit till slutfasen. Tilldelning förväntas ske i oktober.

Intäkter, kundtjänst och trygghetsåtgärder
I januari startade ett nytt biljettkontrollavtal. Antalet kontroller utökas under 2018 med 1 miljon till 3,5 miljoner kontroller.

Avtalet Analys och Skadeprevention har tilldelats Subvenio. Ett tilläggsavtal har slutits med Subvenio för att under året bevaka antalet resenärer på station Stockholm City med anledning av de problem med rulltrapporna som nämns under händelser i trafiken.

Reklamavtal för Buss insida har tilldelats leverantören Clear Channel. Nytt avtal är tecknat för varuautomater med Selecta som leverantör.

I övrigt pågår upphandling av allmänna bevakningstjänster och ordningsvakter, trygghetskameror samt ramavtal för konsultmäklare.

4.1.3 Väsentliga händelser inom trafiken

Tunnelbana
Under årets tre första månader påverkades trafiken på den blå linjen av ett stort antal samtida hastighetsbegränsningar i banan som gav sänkt punktlighet och begränsade regleringsmöjligheter som följd. Flertalet av hastighetsbegränsningarna kunde härledas till fel i spåranläggningen. För att råda bot på situationen togs beslut om att skjuta på planerade arbeten tills de akuta felen kunde åtgärdas.

I slutet på februari kom större snöfall som innebar trafikpåverkan ett par dagar på grund av snö i växlar, trots manuella snöröjningsinsatser, och viss isbildning på strömskenan.

Omfattande banarbeten under sommaren har förlängt restiden för resenärer på den gröna linjen. Under perioden har arbete pågått med plattformsutbyte vid Gullmarsplan/Skärmarbrink, vilket medförde en kraftig reducering av trafiken på den gröna linjen under

sommarmånaderna. Ersättningstrafik sattes in för att avlasta resenärstrycket vid station Skärmarbrink.

Lokalbanor
Trafiken på lokalbanorna har under perioden överlag gått enligt tidtabell trots en väl tilltagen snömängd i början av året och periodvis låga temperaturer vilket satte både anläggning och fordon på prov.

Saltsjöbanan är fortsatt avstängd på sträckan Henriksdal – Slussen, åtminstone till och med år 2025. Även Roslagsbanans Österskärsgren är avstängd till och med december för fortsatt arbete med dubbelspårsutbyggnad. Ersättningstrafiken fungerar enligt plan.

Under sommarperioden trafikerades Tvärbanan inledningsvis med enkelvagnar på grund av planerat underhållsarbete på fordonen (A35). Detta medförde trängsel i vagnarna då resandetrycket var extra högt under sommaren till följd av reducerad tunnelbane- och pendeltågstrafik på grund av banarbeten. Efter omplanering kunde trafiken återupptas med dubbla vagnar tidigare än plan.

På Tvärbanan och Lidingöbanan har det skett en ökning av antal resenärer. Trafikeringen har störts av banans tillgänglighet samt underhållsbegränsningar vilket har medfört trafik med korta tåg. Arbete pågår med att identifiera möjliga trimningsaktiviteter för att öka turtätheten.

Pendeltåg
Pendeltågstrafiken drabbades i början av året av en del infrastrukturfel samt bristande fordonsutsättning vilket medförde förseningar och korta tåg. Under senvåren och sommaren har trafiken gått enligt plan med mindre avvikelser. Under senare delen av perioden har trafiken utökats med linje 44 samt har extra stopp införts på stationerna Ulriksdal och Rotebro i rusningstid. För att ytterligare underlätta för resenärerna har ersättningstrafik satts in samt nya rutiner vid störningar införts, bland annat fler manuella utrop och bättre information från skyltar.

Den 9:e juli uppstod ett allvarligt fel på en rulltrappa på station Stockholms City med konsekvens att flera passagerare skadades lindrigt. Felet bedömdes bero på ett slitage i en koppling. Tillsammans med besiktningsföretaget DEKRA som utredde rulltrappan bestämde sig trafikförvaltningen den 13:e juli för att stänga både Stockholm City och Stockholm Odenplan för trafik, då rulltrappornas säkerhet inte kunde garanteras. Efter inspektion från DEKRA och leverantören OTIS, bedömdes Stockholm Odenplans rulltrappor vara säkra den 16:e juli och stationen öppnade åter för trafik. Den 26:e juli öppnades även Stockholm City för

trafik dock med några rulltrappor fortsatt avstängda då de är under reparation.

Vissa delar av banan har varit avstängda för underhåll under perioden. Ersättningstrafiken har fungerat enligt plan. Pendeltågen har också agerat ersättningstrafik för fjärr- och regionaltågstrafiken under avstängningen av Getingmidjan. Södra station och Flemingsberg har varit tillfälliga bytespunkter för resenärer under avstängningen.

Pendeltågsverksamheten har fortsatt präglats av återkommande fel i infrastrukturen, obehöriga i spår och klottrade fordon har resulterat i störningar i trafiken i form av förseningar, inställda och korta tåg. Diskussion med Trafikverket och trafikentreprenören, samt branschgemensamma samtal, pågår för att få bukt med problemen.

Initiativet ”Ett tryggare pendeltåg” inom ramen för E24-avtalets speciella fokusområden har lanserats och kommer att pågå till årsskiftet.

Buss
Stockholms stads hastighetsplan är en utmaning för busstrafiken. Just nu genomförs så kallade teststräckor med olika hastighetshinder för att utvärdera påverkan på busstrafiken. Samtidigt införs hastighetshinder på flertalet bussgator i staden vilket kan innebära problem för förarnas arbetsmiljö och resenärers bekvämlighet samt att medelhastigheten i staden sänks ännu mer.

Framkomligheten i innerstaden är en utmaning att hantera överlag. Trafikförvaltningen bevakar busstrafikens intressen löpande samt stödjer trafikentreprenören i dialogen med olika projekt där nödvändiga ytor för busstrafiken påverkas. Ett antal åtgärder för bättre framkomlighet på både kort och lång sikt diskuteras med Stockholms stad. Se även avsnitt 4.1.1 under *strategiskt framkomlighetsarbete*.

Till följd av ett pågående cykelbaneprojekt har Värtavägen begränsad framkomlighet och indragen busstrafik. I samråd har därför Stockholms stad, trafikförvaltningen och Keolis beslutat att inrätta en temporär servicelinje för att tillse en fungerande tillfällig lösning för dem med särskilda behov som bor i området. Linjen trafikerade sträckan under perioden april – augusti.

Ett försök med anropsstyrd trafik i Södertälje planeras på två linjer under året. Stadsbusstrafiken i Norrtälje kommer att elektrifieras. En kommunikationsplan är under framtagande.

Årets sommarvärme medförde höga temperaturer inne i många av fordonen vilket har orsakat obehag för resenärerna inom busstrafiken, samt även spårtrafiken, med ett flertal klagomål som följd.

Sjötrafik
Under våren har försök med SL-taxa i skärgårdstrafiken pågått. Av alla resenärer med skärgårdstrafiken (Waxholmsbolagets trafik) har ungefär 20 procent rest med SL periodkort. Förvaltningen konstaterar att intresseorganisationer, kommuner och resenärer ser positivt på försöket.

Försöket med Nord/Sydlinjen har permanentats. Trafiken har förbättrats genom att större fartyg trafikerar linjen samt att rutten och tidtabellen har setts över.

Trafiknämnden har beslutat att linje 80 och linje 81 blir en gemensam linje i SL:s regi. Nya linje 81 kommer att få en utökad trafik. Sedan januari är en ny pendelbåt från Vaxholm till Stockholm i drift, i Waxholmsbolagets regi. Pendelbåten har haft i snitt 150 passagerare om dagen.

Färdtjänst
Generella svårigheter med framkomligheten i Stockholms innerstad, främst i rusningstrafik, orsakar utmaningar kopplat till tidspassning. Trots det har färdtjänsttrafiken varit stabil men snösituationen under några dagar i februari påverkade tillfälligt framkomligheten.

Intäkter
Implementering av valideringsstolpar på Roslagsbanan och Saltsjöbanan pågår och beräknas vara klart hösten 2018.

Sedan februari kan kunderna betala med betalkort på web och i app samt med swish. Möjligheten att köpa SMS-biljett togs bort i januari 2018.

Driftsättningen av ett nytt system för kundtjänst och e-handel har förskjutits och beräknas starta i september. Driftsättningen sker etappvis och den första etappen består av ett samlat systemstöd för privatkunder (”Mitt SL”) och operatörer på callcenter som stöder SL och färdtjänstens kunder.

I februari togs ett nytt mobilbiljettsystem i drift. Systemet omfattar även validering i spärrkiosk, i spärrlinje och på buss. Målet är att det ska bli lättare att resa med mobilbiljetter. Systemet är utformat för att möta Samtrafikens specifikationer för biljett- och betalsystem. På så sätt skapas goda förutsättningar för trafikhuvudmän i Sverige att sälja och validera varandras biljetter, samt att delta i mobilitetstjänster.

I samband med att läsare för mobilbiljetter monteras i spärrlinjen uppdateras läsarna för accesskorten. De nya läsarna är snabbare och kan också visa biljett- och saldoinformation via en skärm. Anpassningar görs även för att öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättningar.

Trygghetsåtgärder
En terrorutbildning har genomförts av trafikförvaltningen i samarbete med polis. Som ett första steg är 255 ordningsvakter och 33 anställda inom trafikförvaltningen nu utbildade.

Kroppsburen kamera infördes för ordningsvakter i februari, med syfte att öka tryggheten samt att dokumentera. En händelse har redan resulterat i att polisen begärt ut material.

Trygghetskampanjen under februari har lockat fler resenärer att kontakta Trygghetscentralen.

4.1.4 Förvaltning av anläggningar

Tunnelbana
Arbetet fortlöper mellan trafikförvaltningen och MTR gällande förvaltningsplan för C20-fordon och åtgärder har vidtagits. MTR har levererat en första förvaltningsplan enligt den metodik som gemensamt har arbetats fram.

Hävningen av Ansaldoavtalet, avseende införande av ett nytt trafikstyrningssystem på Röd linje, gör att det befintliga signalsystemet på Röd linje måste ses över för att säkerställa att det kan vidmakthålla önskad funktionalitet och driftsäkerhet framöver.

Pendeltåg
Under juli inträffade ett allvarligt fel på en rulltrappa som föranledde stängning av Stockholm City och Stockholm Odenplan. Stationerna är återöppnade men ett antal rulltrappor är ännu ej driftsatta. Se vidare ovan under *Väsentliga händelser inom trafiken*.

Trafikentreprenören har återtagit städning av stationer och fordon i egen regi och resultaten av de senaste kvalitetsmätningarna uppvisar en tydlig förbättring.

Underhållet av lyftspåren i Brodepån är klart vilket medför att full verkstadsspårskapacitet är tillgänglig. Inriktningsbeslut har fattats av trafiknämnden för fortsatt utredning och planering av ombyggnation av Älvsjödepån.

Utsättning av fordon i trafik har i början av perioden varit lägre än planerat men situationen har successivt förbättrats. Den tidigare innehållna ersättningen till följd av bristande fordonsutsättning har släppts, men en förnyad åtgärdsplan är aktiv för att säkerställa en fortsatt fullgod fordonsutsättning. Underhållet av fordon har under perioden successivt blivit bättre och når i slutet av perioden huvudsakligen de satta målen för trafikering och fordonsutsättning.

Lokalbanor

Underhåll av fordon har under perioden varit utmanande. Bristande depåkapacitet på grund av ombyggnationer, sträng kyla och extrem hetta har inneburit lastbilstransport av fordon till andra depåer för reparation och åtgärder.

Roslagsbanans fordon X10p fick, på grund av de låga temperaturerna under slutet av februari, problem med kompressorerna. Fordonen kunde inte köras utan fick tas ur trafik vilket medförde reducerad trafik under två dagar innan en lösning var på plats.

I början av året drabbades lokalbanefordon av typ A35 av ett bromsfel kopplat till mjukvaruinställningar. Samtliga dessa vagnar togs ur trafik tills felet kunde åtgärdas.

Sjötrafik

Tillgänglighetsanpassning pågår av de fyra djurgårdsfärjorna. Det första fartyget togs i drift i juni. Återstående fartyg renoveras löpande under kommande höst och vinter.

Förhandlingar pågår med Skärgårdsstiftelsen samt Haninge kommun rörande installation av bunkeranläggning och miljöstation för Årsta Havsbad. Arbetet beräknas vara klart hösten 2018.

Förvaltningen planerar för en ny brygga samt bunker- och miljöstation på Furusund för att dels ha en natthamn för det nya fartyg som levereras i höst, dels förenkla bunkring i norra skärgården.

IT-infrastruktur

Under perioden har arbete pågått med att etablera en verksamhetsstyrd IT-förvaltningsmodell. Den nya modellen förväntas öka IT-verksamhetens förmåga att stödja förvaltningen.

Stabiliteten i IT miljöerna har under våren varit bristfällig med större störningar bland annat inom färdtjänstsystem, trygghetscentralen och biljettsystem. Under våren har ett analysarbete pågått som nu kommer att konkretiseras i ett antal aktiviteter i syfte att stärka förmågan att hantera incidenter, korta lösningstider och öka informationsflöden.

Övrigt anläggningar

Den varma sommaren orsakade ovanligt många solkurvor på banorna. Åtgärder har vidtagits tillsammans med entreprenörerna.

I syfte att långsiktigt förbättra kontrollen på anläggningen bedriver förvaltningen ett arbete med implementering av ett asset-managementsystem. Hela spårtrafikanläggningen har inventerats och lagts in i systemet där underhållsarbeten, störningar och anläggningens status

löpande dokumenteras. Systemet förväntas medföra stora fördelar med avseende på avtalsuppföljning, spårbarhet och planering av reinvesteringar med mera.

Dokumenthanteringssystemet Athena har nu tagits i drift, som är ett systemstöd för hantering av teknisk information. I första hand hanteras relationshandlingar, men även annan förvaltningsdokumentation kommer att integreras såsom arbetsprocesser och arkivering.

Ett brandprojekt har påbörjats avseende identifiering, kvantifiering och dokumentering av brister i brandskyddet i tunnelbanans fastigheter. Därtill pågår en inventering av trafikanläggningarnas 114 skyddsrum och 18 skyddade utrymmen.

En förbättrad mottagningsprocess för stora investeringar har arbetats fram inom trafikavdelningen. Processen ska bli ett vedertaget arbetssätt inom organisationen när det gäller att ta emot stora projektleveranser.

Under perioden har SL Center Sergels torg byggts om och öppnade på nytt i maj.

4.1.5 Väsentliga händelser inom investeringsprojekten

Saltsjöbanan
ATC-system har under perioden fortsatt installerats i fordonen på Saltsjöbanan vilket har påverkat fordonsutsättningen. Neglingedepån förbereds för överlämnande till förvaltning efter genomförda entreprenadarbeten. Planeringsarbetet har fortsatt för upphöjningen av Saltsjöbanans spår vid Nacka station. Arbetet med järnvägsplan och systemhandlingsprojektering har startat i dialog med Nacka kommun.

Slussen
Den tillfälliga bussterminalen vid Slussen som driftsattes den 2 maj har fått sin slutliga utformning i juli 2018. Terminalen skall fungera tills den ordinarie bussterminalen i Katarinaberget öppnar. Som ersättning för den norra entrén till tunnelbanestation Slussen har också en tillfällig tunnelbaneentré på Ryssgården driftsatts. Under juli byttes Söderströmsbrons brobalkar ut på delen för södergående grön tunnelbanelinje. Detta genomfördes med trafikavstängning på grön linje över bron under två veckor.

Roslagsbanans utbyggnad
I juni stängdes Roslagsbanans österskärsgren av för trafik mellan Hägernäs och Österskär. Detta för utbyggnaden av dubbelspår samt utbyggnad av Åkersberga station. Under perioden har också byggandet av den nya depån i Molnby fortsatt enligt gällande plan.

Tvärbana norr
Byggnadsarbetena för Kistagrenen har kommit igång vid Ulvsunda och Bromma Blocks med ledningsomläggningar med mera. Upphandlingar har genomförts av entreprenader för sträckan fram till Bromma flygplats och planeringsarbete resterande sträcka har påbörjats. På Solnagrenen fortsatte färdigställandet av ATC-systemet.

Spårväg City
Arbetet med att förlänga linje 7 från Kungsträdgården till T-centralen har slutförts. Ibruktagande kunde göras i slutet av juli varpå testkörningar genomförs under augusti. Den nya sträckningen börjar trafikeras den 3 september.

Nästa biljettsystem
Program Nästa biljettsystem startade 2017 med syfte att skapa förutsättningar för att säkra intäkter från resenärer, säkra god intern kontroll i transaktionsflödet, leverera en kostnadseffektiv och framtidssäkrad lösning för resenärerna, samt en samlad teknisk plattform för hantering av biljetter inklusive betalning, visering, validering och ekonomisk redovisning. Flera projekt med anknytning till biljett- och intäktsområdet har förts samman inom programmet, exempelvis nytt systemstöd för kundtjänst och försäljning samt kontaktlös betalning och maskinell validering av mobila biljetter.

Övriga projekt
Inom program Bussdepåer har två entreprenadkontrakt för Tomteboda bussdepå tecknats i juni. Arbetet med uppgradering av C20 har fortsatt enligt plan. Inom program Röda linjens uppgradering mottogs det första av de nya tunnelbanetågen (C30) i juni för tester.

4.1.6 Kommunikationsinsatser

I samband med prishöjning vid årsskiftet genomfördes en informationskampanj om de nya priserna och utbyggnader i trafiken.

Under februari månad genomfördes insatser kring trygghet i trafikmiljöerna. Insatserna omfattade bland annat en kampanj samt information i egna kanaler. Syftet var att öka kunskapen om trygghetsnumret och möjligheten att få hjälp vid behov.

I mars repriserades försäljningskampanjen ”Närmare än du tror”. I april genomfördes en riktad kampanj för att öka resandet med SL-kort i skärgårdstrafiken, med anledning av pågående försök. Förvaltningens analys visar att kampanjen medförde ett tydligt ökat resande i

skärgårdstrafiken. Vissa dagar var resandet cirka 300 procent mer än normalt. Kampanjen repriseras i september under den andra provperioden.

I maj genomfördes en kampanj som visade på kollektivtrafikens positiva miljöpåverkan. Kampanjen syftade till att synliggöra allt som redan idag görs i SL-trafiken och visa hur resenärerna bidrar på olika sätt.

I juni inleddes betydande informationsinsatser med anledning av avstängningen på tunnelbanans gröna linje samt Söderströmsbron. En rad riktade insatser gjordes för att underlätta för resenärerna. Under sommaren genomfördes också kampanjen ”SL – Sveriges största resebyrå”.

4.2 Resande

Resande: Redovisning av antal resande i tusental per trafikslag jämfört med budget och föregående år, samt prognos

Resande kollektivtrafik (totalt tusental)	Utfall 1808	Utfall 1708	Förändr. 1808-1708	Prognos 2018	Budget 2018	Avvik PR-BU	Bokslut 2017 [1]
Kollektivtrafik på land, genomsnitt påstigande[2]	2 731	2 667	2,4%	2 799	2 803	-4	2 744
Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt	4 649	4 437	4,8%	5 927	5 844	83	5 698
Särskild kollektivtrafik, resor totalt[3]	2 649	2 617	1,2%	4 094	4 317	-223	4 066

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

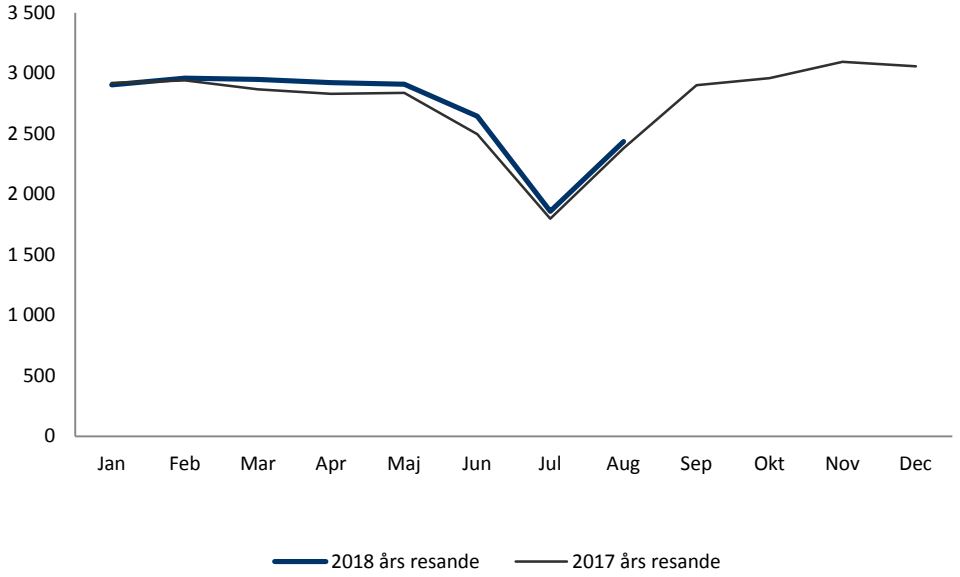
[2] Redovisningen sker med en månads fördröjning.

[3] Innefattar färdtjänstresor, sjuk- och tjänsteresor.

Avvikelse utfall i jämförelse med föregående år

Kollektivtrafik på land, genomsnittligt påstigande
Resandeutvecklingen i kollektivtrafiken på land, mätt som antal genomsnittligt påstigande budgeterades till 2,8 miljoner resor per vanlig vardag 2018. Antalet genomsnittligt påstigande varierar med tid på året. Under sommaren har alla trafikslag färre genomsnittligt påstigande än under vintermånaderna.

Diagram: Antal genomsnittligt påstigande per vardag SL (tusental)



Antalet genomsnittligt påstigande en vanlig vardag har ökat med 2,4 procent i jämförelse med samma period föregående år. För tunnelbana, pendeltåg och lokalbana har resandet ökat och för buss är resandet oförändrat, enligt nedan:

- Antalet genomsnittligt påstigande för *tunnelbana* jämfört med föregående år har ökat marginellt med 0,5 procent. Den minskning av antalet påstigande inom tunnelbana som noterades i september 2017 vände i mars i år och var stabil under april, maj och juni månad. I juli minskar dock antalet resande med tunnelbanan igen. Förändrade resmönster med anledning av Citybanans öppnande den 10 juli 2017 kan vara en generellt bidragande faktor till en minskning för trafikslaget. Andra faktorer såsom avstängningen av pendeltågstationerna Stockholm City och Odenplan i juli kan också bidra till minskningen. Utredning pågår dock och en längre mätperiod inväntas för att kunna göra en underbyggd analys.
- Antal genomsnittligt påstigande för *pendeltåg* har ökat med 4,3 procent jämfört med samma period föregående år. Innevarande års utökade trafikutbud, Trafikplan 2018, är en förklaring. En annan förklaring är att Citybanan med de nya pendeltågsstationerna Stockholm City och Stockholm Odenplan har gjort det lättare att byta mellan tunnelbana och pendeltåg.
- Antal genomsnittligt påstigande för *lokalbanor* har ökat med nästan 32 procent jämfört med föregående år. Perioden har, med några få undantag, inte haft planerade trafikavstängningar. Jämfört med föregående års betydligt mer omfattande avstängningar är detta en

viktig förklaring till det ökade resandet. Antal påstigande har ökat på Roslagsbanan vars Kårstagren var avstängd i januari till augusti föregående år. Utöver detta har Lidingöbanan utökad trafik i rusningstid, Spårväg city har något utökad trafik och Tvärbanan ökat antal påstigningar där banan nu har en genomgående trafik samt förlängd bansträckning till Sickla.

- Det genomsnittliga antalet påstigande en vanlig vardag för perioden avseende *buss* är oförändrad mot samma period föregående år. Under första tertialet minskade antalet påstigande beroende på ökad trängsel och framkomlighetsproblem i innerstaden samt ett ökat cyklande men även på en överströmning av trafikanter till Citybanan främst i Solna och Sollentuna. Under sommaren har tågavstängningar medfört att resandet återhämtade sig i ett antal områden då resenärer valt den ordinarie trafiken istället för ersättningstrafiken.

Kollektivtrafik på vatten, påstigande
Antalet påstigande i kollektivtrafiken på vatten har ökat med 4,8 procent jämfört med samma period 2017.

- Antalet påstigande i *pendelbåtstrafiken* har ökat med 6,6 procent jämfört med samma period 2017. De huvudsakliga förklaringarna till ökningen är:
    - linje 80 Sjövägen har en utökad trafik med fler turer för att möta efterfrågan till följd av ombyggnationen av Slussen samt fler inflyttade i Nacka.
    - Linje 85, Norr – Söder Mälarstrand, har ökat antal påstigande beroende på den nya hållplatsen på Riddarholmen samt ombyggnationen vid Getingmidjan.
    - Linje 89, Ekerö – Gamla Stan, i augusti i år trädde ett nytt trafikavtal i kraft med fler turer.
- Antalet påstigande i *skärgårdstrafiken* har ökat med 0,4 procent i jämförelse med samma period 2017. Under första tertialet ökade resandet jämfört med föregående år med 17,5 procent vilket främst berodde på försöket med SL-taxa[12] (9 januari till 29 april). Under andra tertialet har resandet inte ökat utan det fina sommarvädret har framför allt gjort att antalet resenärer snarare har spridits ut mer över hela sommarperioden.

Särskild kollektivtrafik, resor
Antalet resor i särskild kollektivtrafik har ökat med 1,2 procent jämfört med samma period föregående år. När det gäller sjukresor ger vårdenheterna ut fler tillstånd än tidigare år.

[12] De som har SL:s 30-dagars periodkort eller längre kan under försöksperioden använda sitt kort i skärgårdstrafiken.

Prognos i jämförelse med budget

Kollektivtrafik på land, påstigande
Prognoserna för kollektivtrafik på land minskar marginellt mot budget.

- Prognosen för *busstrafiken* minskar med 3 procent främst med anledning av en överströmning av trafikanter till Citybanan vilket inte hade förutsatts i budgeten.
- Prognosen för *pendeltåg* ökar med 6,6 procent med anledning av en större ökning av antal påstigande, till följd av Trafikplan 2018 samt Citybanan, än som beräknats i budget.
- Prognosen för *tunnelbana* är oförändrad gentemot budget. Utredning pågår om varför antalet påstigande minskat under perioden från september 2017 till augusti 2018. En längre period av statistik behövs för att kunna göra underbyggda analyser av förändringen och realistiska prognoser.
- Prognosen för *lokalbana* har ökat med 6 procent mot budget med anledning av en större ökning av påstigande under 2018 än vad som antogs i budget.

Kollektivtrafik på vatten, passagerare
Prognoserna för antal passagerare i kollektivtrafik på vatten ökar med 1,4 procent jämfört med budget, vilket beror på den goda påstigandeutvecklingen på framför allt linje 80.

Särskild kollektivtrafik, resor
Prognosen för antal resor är 5,2 procent lägre än budget. Minskningen berör främst färdtjänsttaxi där leveranserna har varit sämre vilket påverkat resandet. Det totala antalet utförda resor för färdtjänsten (inklusive sjukresor) understiger planerat antal resor för perioden.

5. Personal och utbildning

Antal anställda inom trafikförvaltningens är 764 tillsvidareanställda och 56 visstidsanställda. Antalet vakanser är 153 stycken.

Kompetensförsörjning
Förvaltningen arbetar kontinuerligt med personal- och kompetensförsörjning. Antalet tillsvidareanställda var i augusti 764. Antalet beviljade tjänster vid samma tidpunkt 904 varav 134 tjänster beviljats på grund av konsultväxling. Av dessa har 103 rekryterats. Mot bakgrund av pågående konsultväxling, vakanser samt nya uppdrag i verksamheten finns ett rekryteringsbehov på 155 heltidstjänster. Flera av dem kräver kompetens som är svårrekryterad.

Förutom rekrytering ligger fokus i HR-arbetet på att behålla medarbetarna under en längre tid. Personalomsättningen, 12,0 procent, visar på en positiv trend och ligger lägre än 2017 men är högre jämfört med måltalet på 10 procent.

Med den kompetensintensiva verksamhet som trafikförvaltningen har och med medarbetare som är attraktiva på arbetsmarknaden är bedömningen att rekryteringstakten fortsatt kommer att vara hög. Intern rörlighet uppmuntras och cirka 30 procent av rekryteringarna görs med interna kandidater. Förvaltningen framhåller interna karriärmöjligheter för att utveckla medarbetare samt för att kunna behålla dem längre.

I konkurrensen om den spetskompetens förvaltningen behöver, ligger stort fokus på arbetsgivarvarumärket och externa satsningar planeras för att göra förvaltningen mer känd som arbetsgivare. Under 2019 fortsätter arbetet med att utveckla förmågan att rekrytera via sociala medier. Vidare fortsätter satsningarna gentemot studenter i samband med mässor, ex-jobb med mera. Sommarjobb, praktik och ex-jobb är fortsatt ett naturligt inslag i den ordinarie verksamheten för att på så sätt långsiktigt kompetensförsörja förvaltningen med relevant kompetens och sprida arbetsgivarvarumärket i relevanta grupperingar.

Samtliga avdelningar inom förvaltningen arbetar för att säkerställa att befattningar som är ledande, styrande, stödjande och uppföljande i huvudsak bemannas med anställda. Kontinuerligt identifieras möjliga konsultväxlingar.

Arbetsmarknaden i Stockholm är rörlig och trafikförvaltningen kan även framöver räkna med en personalomsättning på drygt 10 procent. Detta innebär att vakanserna kontinuerligt kommer att uppgå till mellan 70-100 medarbetare. Då rekrytering tar tid är så kallade resurskonsultlösningar oftast det mest effektiva sättet att lösa tillfälliga vakanser.

För att få en mer systematisk kompetensplanering ger implementeringen av KOLL möjlighet att kartlägga kompetens på gruppnivå. Målsättningen med detta är att ge bättre förutsättningar att kompetensplanera såväl kortsiktigt som långsiktigt. Detta bör ge en positiv effekt på beroendet av inhyrd personal. Se vidare avsnitt 7 Ledningens åtgärder.

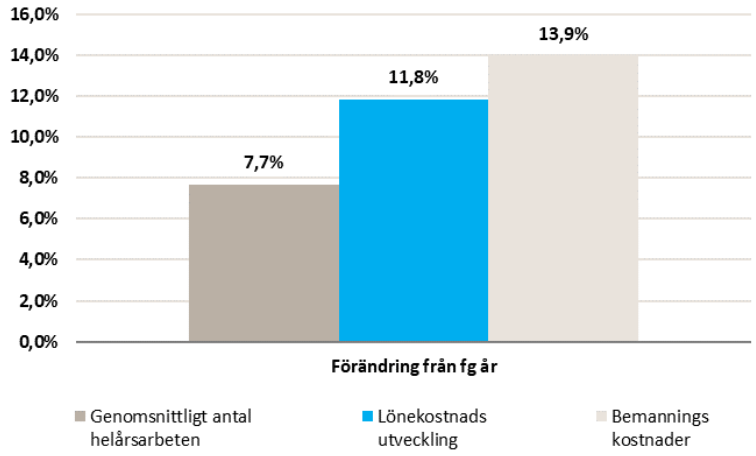
Åtgärder som vidtagits för att utveckla och förbättra arbetsorganisationen och arbetssätt
Inom trafikförvaltningen bedrivs ett kontinuerligt arbete för att utveckla såväl arbetsorganisation som arbetssätt. Mot bakgrund av frukostmöten med medarbetare samt chefsmöten har ett antal organisationsförändringar genomförts i verksamheten vilket även leder till nya arbetssätt.

Beroende på behov i verksamheten planeras olika utvecklingsinsatser. Partsgemensam utbildning inom arbetsmiljöområdet erbjuds kontinuerligt samt chefsutbildning i arbetsrätt och kollektivavtal. Under 2018 har nytt material för cheferna arbetats fram bland annat med avseende på introduktion av nyanställda.

Den kommande samlokaliseringen av SLL:s förvaltningar ställer krav på förändrade arbetssätt. Trafikförvaltningen är en del i detta arbete.

Fortsatta förebyggande hälsosatsningar görs även inom ramen för ”Hälsospåret”. Detta inkluderar såväl olika motionsaktiviteter, inspirationsföreläsningar men även en satsning för de som vid hälsoundersökning rekommenderas en livsstilsförändring. Temat för året har varit ”ett hållbart arbetsliv”.

5.1 Bemanning



Utveckling i jämförelse med föregående år
Ökningen av antalet helårsarbeten jämfört med föregående år beror huvudsakligen på den pågående konsultväxlingen.
Bemanningskostnadernas utveckling beror även på ökade kostnader för löner (årlig lönerevision), sociala avgifter, pensioner (KPA) samt ökade kostnader för inhyrd personal/resurskonsulter.

Prognos helårsarbeten i jämförelse med budget
Budget 2018 omfattar full bemanning avseende helårsarbeten, såväl till kostnaderna som till antalet. Inhyrd personal budgeteras därmed inte. I prognosen är antal helårsarbeten lägre än budget huvudsakligen till följd av vakansläget.

5.2 Sjukfrånvaro

Sjukfrånvaromått	Ack utfall 1808	Ack utfall 1708	Förändr %-enh
Procentuell sjukfrånvaro TF	4,0	4,9	*-0,9*
- varav kvinnor	*5,3*	*6,2*	*-0,9*
- varav män	*2,7*	*3,4*	*-0,7*

Sjukfrånvaron har under den senaste tolvmånadersperioden sjunkit. I synnerhet har de långa sjukskrivningarna såväl avseende kvinnor som män sjunkit. Den totala sjukfrånvaron var i augusti 4,0 procent vilket är bättre än vårt uppsatta mål på en total sjukfrånvaro på 5,0 procent.

6. Väsentliga händelser, risker och möjligheter

Risken för försämring av resultatprognosen bedöms som låg.

De senaste årens investeringar har medfört ett ökat lånebehov och tillsammans med historiskt låga räntenivåer finns en risk avseende ökade räntekostnader.

Investeringsprojekten har en budget på 6,5 miljarder kronor. En risk är att upparbetningsgraden vid årets slut avviker i förhållande till prognosen om 4,3 miljarder kronor. En procentenhets avvikelse innebär att utfallet avviker med 65 miljoner kronor jämfört med investeringsbudgeten. Tidsförskjutningar finns i ett flertal projekt vilket kan medföra en risk att medel saknas framgent. Risken bedöms som medium, det vill säga riskerna måste reduceras så långt det är praktiskt möjligt.

7. Ledningens åtgärder

Nedan beskrivs flera viktiga åtgärder som ledningen vidtagit under årets första åtta månader i syfte att fortsatt stärka utvecklingen av verksamheten.

Intern styrning och kontroll
Trafiknämnden har det yttersta ansvaret för förvaltningens riskarbete och att verksamheten bedrivs med en god intern styrning och kontroll. För att säkerställa detta är ansvarsfördelningen, mellan olika typer av funktioner inom förvaltningen, baserad på principen om tre försvarslinjer.

Inom trafikförvaltningen har förvaltningschefen det yttersta ansvaret för intern styrning och kontroll. Trafikförvaltningen har på uppdrag av förvaltningschefen fortsatt att stärka arbetet med intern styrning och kontroll. Från september 2018 kommer ansvaret kring att aktivt tillhandahålla metoder och verktyg, för en enhetlig och konsoliderbar riskhantering, flyttas från CRO-funktionen på trafikförvaltningen till avdelningen Verksamhetsstyrning och ekonomi. Detta kommer att underlätta för trafikförvaltningen att få en helhetsbild av risker samt enhetlig rapportering av risker. Arbetet inkluderar också att utbilda trafikförvaltningens personal i riskanalys- och riskhanteringsarbete. Väsentliga risker kommer att fortsatt förmedlas till förvaltningens ledning och åtgärder med avseende på dessa risker diskuteras framförallt med förvaltningschefen och avdelningschefen för Verksamhetsstyrning och ekonomi.

Under året har organisationen arbetat strukturerat med att identifiera risker till internkontrollplanen samt följa upp riskerna tertialvis. Riskerna redovisas samlat i internkontrollplanen. Under 2018 stödjer internkontrollgruppen bland annat sektionen BEST (Bana, El, Signal och Tele) med att åtgärda revisionsrekommendationer från internrevisionen. Internkontrollgruppen arbetar vidare med implementering av enhetliga arbetssätt avseende avtalsuppföljning. Transaktionsflödet för biljettintäkter uppdateras och förbättras löpande vid behov för att säkra fullständighet i intäktsredovisningen. Nyckelkontroller för redovisning av biljettintäkter testas månadsvis.

I början av 2018 har en internrevisionsrapport färdigställts om tillståndsprocessen hos färdtjänst samt ett PM om rutiner för konsulters resor. Granskningar pågår vidare inom bland annat områdena förvaltning av trafikavtal och GDPR. Risker för oegentligheter och korruption är ett kontinuerligt prioriteringsområde.

Avdelningarnas arbete med att åtgärda samtliga revisionsrekommendationer följs upp löpande vid månadsrapporteringen till trafikförvaltningens ledningsgrupp. En fördjupad genomgång görs i

samband med den tertialvisa ledningsrapporteringen. En ny tjänst har inrättats och tillsatts i augusti 2018, i syfte att förbättra förvaltningens framdrift i arbetet med hantering av landstingsrevisionens granskning och rekommendationer.

Verksamhetsutveckling
Trafikförvaltningens arbete med verksamhetsutveckling fortsätter under 2018. Inom SLL pågår ett utvecklingsarbete inom ledning och styrning. Trafikförvaltningen medverkar i utvecklingsarbetet av landstingets ledningssystem när det gäller såväl förenkling av policys och riktlinjer som målstyrning. I samband med det har trafikförvaltningen identifierat ett behov av att se över förvaltningens huvudprocesskarta samt leda- och styraprocess, inklusive styrdokument, arbetssätt och nedbrytning av mål. Arbetet som är ett omfattande utvecklingsarbete med stegvisa leveranser, kommer att pågå under åren 2018 till 2020 och syftar till att stärka det tvärfunktionella arbetssättet inom trafikförvaltningen, öka medarbetares förståelse för sin roll i helheten, samt att allt utvecklings- och förbättringsarbete ska skapa värde för resenärerna och utgå ifrån deras behov. Arbetet innefattar också fortsatt arbete med införandet av den landstingsgemensamma värdegrunden inom trafikförvaltningen.

I den strategiska inriktningen för 2018 har fem utvecklingsområden identifierats, som är kritiska för verksamhetens framgång; investeringsstyrning, kompetensförsörjning, kontroll på anläggningen, inköp och upphandling samt marknad och intäkter.

Insatser inom investeringsstyrningen har i huvudsak riktats kring tydliggörandet av arbetsflödena i investeringsprocessen. En genomlysning av trafikförvaltningen arbetssätt i investeringsprocessen pågår vilket ska resultera i tydliggörande av arbetssätt, roller och kompetenskrav, från tidiga skeden till effekthemtagning. Exempel på andra aktiviteter som påbörjats är åtgärder för att stärka projektmetodik och systemstöd till program- och projektledare samt en mer utvecklad aktiveringsprocess och TKI[13]modell.

Kategoristyrt inköp fastställdes som gällande arbetssätt för trafikförvaltningen under 2017. Processer tillsammans med en handbok är framtagna. Under början av 2018 har rekrytering av fyra kategoriledare skett, vilka succesivt kommer att starta ytterligare en våg av tillkommande kategorier under hösten. Arbetssätt och styrmodell utanför projektform håller på att förfinas för att succesivt implementeras i verksamheten. Uppstart av projekt för införande av ett inköp- och beställningssystem har inletts med IT-avdelningen under våren.

[13] Tid, kostnad, innehåll

Konsultväxlingen är en del av det pågående arbetet med att säkra förvaltningens kompetensförsörjning. Fokus i arbetet har varit på styrande, ledande, stödjande och uppföljande roller. Viktigt har varit att stärka trafikförvaltningens beställarkompetens och säkra att flertalet av de som företräder trafikförvaltningen är anställda av densamma. Antalet beslutade tjänster för konsultväxling uppgår till 134. Växling har hittills skett per augusti med 103 tjänster, räknat från halvåret 2015, varav 24 under 2018.

Som en del i arbetet med en tryggad kompetensförsörjning har förvaltningschefen beslutat att från och med april ska kravprofil vid vakant tjänst samt tillsättning godkännas av avdelningschef. Avdelningschef ska också godkänna underlag för avrop av resurs- och specialistkonsulter. Sedan tidigare gäller att resurskonsult ska motiveras, samverkas och godkännas av förvaltningschefen.

Landstingets modell för kompetensplanering, KOLL, är under införande i samarbete med landstingsstyrelsens förvaltning. Syftet med modellen är att bryta ned verksamhetens mål till individuella mål och utvecklingsplaner. Systemstödet ger möjlighet till kompetensskattning, såväl individuellt, som i grupp. Detta underlättar dialog kring medarbetares utveckling och därigenom stärks kompetensförsörjningen inom trafikförvaltningen. Arbetet kommer att intensifieras under 2018 med målet att samtliga medarbetare är en del av KOLL under 2019. En rad aktiviteter pågår kring arbetsmiljö och hälsa med ambitionen att sänka sjukfrånvaron, framförallt för den långa sjukfrånvaron.

Efter beslut i trafiknämnden i slutet av oktober 2017 hävde SL avtalet med Ansaldo avseende nytt signalsystem med omedelbar verkan den 7 november 2017. Vid hävningstillfället var signalsystemet långt ifrån leverans trots att lång tid gått från det datum då systemet skulle ha tagits i bruk. Dessutom hade det fasta avtalade priset justerats upp och Ansaldo signalerade att ytterligare stora belopp skulle krävas för ett slutförande. Omfattningen av Ansaldos leverans hade också minskat genom byte av så kallad migreringslösning. Hävningen grundar sig således på faktorer kopplat till tid, kostnad och innehåll. Den 3 april påkallade Ansaldo skiljeförfarande där SL:s rätt att häva kontraktet ifrågasätts.

Under maj 2018 flyttades kvarvarande leveranser inom program Röda linjens uppgradering (i huvudsak restpunkter kopplat till Nordborgsdepån och leverans av C30-fordon) till avdelningen för Investeringsprojekt, den tidigare lösningen där programmet låg direkt under förvaltningschefen har alltså upphört.

Trafikförvaltningens strategiska målkarta har till verksamhetsåret 2018 kompletterats med kärnuppdraget att ”TF bidrar till landstingets uppdrag genom att handla upp och utveckla kollektivtrafik utifrån resenärens och regionens behov, i ett välskött, robust system, inom givna ekonomiska

ramar". Kärnuppdraget medför att trafikförvaltningen ska verka för att öka andelen resenärer som väljer kollektivtrafik framför bil, vilket gör det nödvändigt att inleda ett systematiskt arbete med marknadsfrågor. Arbetet har inletts med en utvärdering om intäktsråd och intäktsprocesserna, samt förslag kring förbättringsmöjligheter.

Den interna kommunikationen inom förvaltningen kommer att fortsätta utvecklas under 2018 vad gäller bland annat chefsmöten och medarbetarmöten. Därutöver kommer alla medarbetare fortsatt att erbjudas möjlighet att träffa och samtala med förvaltningschefen och ledningen under ett antal frukostmöten. Under första halvåret har sex uppskattade frukostmöten hållits med temat att diskutera trafikförvaltningens nya värderingar och det gemensamma förhållningssättet till dem.

Utifrån tidigare genomförd genomlysning av säkerhetsarbetet och utifrån prioriterade åtgärder gällande säkerhetsarbete och säkerhetsorganisation har förvaltningen under inledningen av 2018 haft fokus på en översyn av ansvarsfördelningen avseende trafiksäkerhetsfrågor.

Under våren har det övergripande arbetet med att förbereda trafikförvaltningen för dataskyddsförordningens införande avslutats. Styrande dokument, arbetssätt, rutiner, gallringsbeslut, roller och avtalsmallar har tagits fram. En e-learning som är anpassad för trafikförvaltningen finns som stöd för samtlig personal. Specifik utbildning har genomförts för de verksamhetsområden som innehar personuppgiftsbehandlingar inom de mest prioriterade områdena. Arbete med att förbereda de verksamheter som innehar behandlingarna har genomförts och de har därmed fått goda förutsättningar att leva upp till förordningen. En handlingsplan finns framtagen som beskriver hur återstående behandlingar inom förvaltningen ska åtgärdas.

Ett program pågår med att skapa nästa biljett och betalsystem. Syftet är att skapa förutsättningar för att säkra trafikförvaltningens intäkter från resenärer, hantera risker kring biljettsystemets kapacitet på medellång sikt, säkra god intern kontroll i transaktionsflödet, leverera en kostnadseffektiv och framtidssäkrad lösning för resenärerna, samt en samlad teknisk plattform för hantering av biljetter inklusive betalning, visering, validering och ekonomisk redovisning.

Införandet av den grundläggande delen till ett integrerat systemstöd för ekonomi- och verksamhetsstyrning slutfördes under 2017. Införd lösning inkluderar stöd för budget, prognos och uppföljning av resultat och investeringar, uppföljning av revisionsrekommendationer samt stöd för mål och uppdragsstyrning. Utvecklingsarbetet har under 2018 fortsatt bland annat med utveckling av stöd för investeringsplan och driftsättningsplaner samt att uppdrag har kopplats till målen i stödet för verksamhetsstyrning.

Implementeringen av ny IT-förvaltningsmodell har pågått sedan slutet av 2017 och har slutförts under våren 2018.

8. Bilagor

1-3 Specifikationer per verksamhet/bolag

4 Utökad analys avseende biljettintäkter i SL-trafiken

5 Specificerade investeringar – beskrivning av utfall per augusti 2018

6 Specifikationer av statsbidrag, medfinansiering och försäljningar

Trafikinvesteringar

Återrapportering av uppdrag och anmodan

Uppföljning intern kontrollplan 2018 per augusti

Mål- och verksamhetstal

9. Nämnd-/styrelsebehandling

Delårsrapporten per augusti behandlas i styrelse och trafiknämnd den 25 september 2018.

Stockholm 2018-09-19

Caroline Ottosson
Förvaltningschef

Catarina Strömsten-Falkenmark
Avdelningschef