Region Stockholm

Diarienummer RS 2019-08-30, TN 2018-1251



Trafiknämnden/Trafikförvaltningen Verksamhetsplan 2020

Innehållsförteckning

1 Sammanfattning 4

2 Inledning 7
2.1 Omvärldstrender 8
2.2 Verksamhetsmässiga förutsättningar 10
2.3 Ekonomiska förutsättningar 11
2.4 Prioriteringar 2020 12

3 Planering och uppföljning 15
3.1 Verksamhetsfakta 15
3.2 Ledning, styrning och uppföljning av nämnd/bolag 16

4 Inriktningsmål, verksamhetsspecifika mål, indikatorer, uppdrag och aktiviteter 19
4.1 Långsiktig ekonomisk uthållighet 19
4.1.1 Ett resultat i balans 19
4.1.2 Självfinansiering av drift och ersättningsinvesteringar 20
4.1.3 Hållbar investeringsutveckling 20
4.2 En hållbar regional utveckling 21
4.2.1 Social hållbarhet 21
4.2.2 Region Stockholms klimatpåverkan ska minska 22
4.2.3 Region Stockholms miljöpåverkan ska minska 23
4.2.4 Samhällsviktiga funktioner upprätthålls vid extraordinära händelser och klimatförändringar 24
4.2.5 Kärnverksamheten ska prioriteras 25
4.2.6 Hög innovations- och digitaliseringsgrad 26
4.2.7 Bidra till ett transporteffektivt samhälle i Stockholmsregionen 26
4.3 Region Stockholm ska bli en hållbar arbetsgivare 27
4.3.1 Region Stockholm - attraktiv arbetsgivare 27
4.3.2 Systematisk kompetensförsörjning 28

5 Nämndspecifika mål, indikatorer, uppdrag och aktiviteter 29
5.1 Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart system 29
5.1.1 Attraktiva resor 29
5.1.2 Trygga resor 33
5.1.3 Effektiva resor 35
5.1.4 Hållbara resor 36

5.1.5 Tillgänglig och sammanhållen region 37

6 Intern kontroll och regelefterlevnad 41
6.1 Resultat och analys från riskbedömningen 41
6.2 Regelefterlevnad 41

7 Verksamhetstal 47
7.1 Avtal och överenskommelser 47
7.2 Resande kollektivtrafik 47

8 Ekonomi 49
8.1 Resultatbudget 49
8.1.1 Intäkter 50
8.1.2 Kostnader 51
8.2 Balansräkning 54
8.3 Investeringar 54

Bilaga 1 – SL Koncernen 62

Bilaga 2 – Waxholmsbolaget 63

Bilaga 3 – Biljettpriser AB SL 64

Bilaga 4 – Biljettpriser WÅAB 66

Bilaga 5 – Investeringsplan 67

1 Sammanfattning

Stockholms befolkning beräknas växa med 50 procent de kommande 30 åren. Region Stockholm är en av de främsta aktörerna i säkerställandet av en fortsatt väl fungerande region under denna tillväxtfas. Stockholmsregionen ska också sträva mot att bli en klimatneutral region. För trafiknämndens arbete innebär det att kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna måste öka i syfte att nå både klimatmål och framkomlighetsmål. Kollektivtrafiken, som är en viktig del i Region Stockholms uppdrag, utvecklas därför i hög takt och med omfattande ambitioner. Inom Region Stockholm ansvarar trafiknämnden för kollektivtrafikverksamheten och verksamheten genomförs inom trafikförvaltningen. Trafikförvaltningen har således ett betydelsefullt och utmanande uppdrag – att hjälpa regionen och dess invånare på resan framåt.

Trafikförvaltningens uppdrag ska utföras i en tid och omvärld som ständigt förändras, i allt snabbare takt. Omvärldstrender som hållbarhet, globalisering, urbanisering, digitalisering och individualisering innebär både utmaningar och möjligheter för trafikförvaltningen. Genom att bygga ut kapaciteten i trafiksystemet på ett resurseffektivt sätt och skapa hållbara robusta alternativ för människor som ställer krav på ökad individualisering, kan utmaningar och möjligheter omhändertas. Att använda ny teknik och ha en strategi för hur digitalisering införs och nyttjas i verksamheten blir centralt för att kunna utveckla kollektivtrafiksystemets anläggningar och organisation.

Åtta av tio resenärer är nöjda med dagens kollektivtrafik. Genom en stabil leverans av trafik, som utvecklas och anpassas efter resenärens behov, kan nivån bibehållas. Trafikleveransen förutsätter en väl fungerande anläggning. Under planperioden är det fortsatt stort fokus på att upprätthålla anläggningens funktion och värde genom systematiskt arbete med underhåll och ersättningsinvesteringar.

För att stötta den växande regionen behöver kollektivtrafiken fortsätta utvecklas hållbart inom givna ekonomiska ramar. Under planperioden ska omfattande satsningar därför ske på utbyggnader av kollektivtrafiken, kapacitetsförstärkningar, framkomlighet, tillgänglighet, säkerhet, trygghet, och mer miljövänliga lösningar. Mobilitetstjänster och förbättrade möjligheter till blandpendling innebär ett breddat synsätt på kollektivtrafik från dörr till dörr, även anpassat till morgondagens behov.

Under 2020 ska de nya C30-fordonen tas i trafik i tunnelbanan. Även de första uppgraderade C20-fordonen kommer att bli färdiga. Roslagsbanan tar emot de första nya X15p-fordonen och dessa börjar testköras. Trafikförvaltningens arbete med ett nytt biljett- och betalsystem kommer under 2020 att resultera i att resenärerna kan betala resan kontaktlöst. Hösten 2020 öppnar det nya Spårvägsmuseet och en ny plats för möte och dialog med länets invånare erbjuds.

Under 2020 går bland annat utbyggnaderna av Slussen, Saltsjöbanan, Roslagsbanan och Tvärbanan in i kritiska skeden, och förberedelsen för mottagande av nya tunnelbanan fortsätter, till exempel i form av interna projektarbeten för att samordna och förbereda leveransen från förvaltning för utbyggd tunnelbana FUT. Samtidigt ska regionens invånare varje dag ha en fungerande vardag och bland annat kunna ta sig till arbete, med smidig och pålitlig kollektivtrafik. Fungerande ersättningstrafik och god information om störningar och trafikpåverkan är nödvändigt för att resenärer ska fortsätta se kollektivtrafik som ett smidigt och attraktivt alternativ.

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

Trygghetsarbetet är fortsatt viktigt för en attraktiv kollektivtrafik och ett flertal trygghetsinsatser planeras för 2020. Under året ska trafikförvaltningen bland annat fortsätta arbetet med att utveckla trygghetscentralen, införa och bygga ut trygghetskameror i trafiken samt utöka biljettkontroller. Trafikförvaltningen ska i sitt trygghetsarbete särskilt arbeta med insatser för att öka kvinnors trygghet. Försök med flexibla nattstopp i busstrafiken kommer också att genomföras. För att möjliggöra att kollektivtrafikens resenärer ska känna sig trygga under hela resan från dörr till dörr ska trafikförvaltningen samverka med fastighetsägare och kommuner för att utkräva tryggare miljöer i anslutning till stationer och perronger, exempelvis avseende belysning, god sikt och snöröjning.

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

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

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

Trafikförvaltningen ska vårda och utveckla kollektivtrafiken inom givna ekonomiska ramar. Tilldelade resurser ska nyttjas så att mesta möjliga skattepengar går till

kollektivtrafiken och utveckling av denna. Det ska trafikförvaltningen göra med ödmjukhet och respekt, genom fortsatt utveckling och effektivisering av organisation och arbetssätt.

2 Inledning

Stockholms befolkning beräknas växa med 50 procent de kommande 30 åren. Region Stockholm är en av de främsta aktörerna i säkerställandet av en fortsatt väl fungerande region under denna tillväxtfas. Stockholmsregionen ska också sträva mot att bli en klimatneutral region. För trafiknämndens arbete innebär det att kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna måste öka i syfte att nå både klimatmål och framkomlighetsmål. Kollektivtrafiken, som är en viktig del i Region Stockholms uppdrag, utvecklas därför i hög takt och med omfattande ambitioner. Inom Region Stockholm ansvarar trafiknämnden för den allmänna kollektiv-trafikverksamheten, medan den särskilda kollektivtrafiken sköts av Färdtjänstnämnden. Trafiknämndens verksamheter utförs inom ramen för trafikförvaltningens organisation och varumärkena SL, Waxholmsbolaget och Spårvägsmuseet.

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

Trafikförvaltningen har i uppdrag att omsätta Region Stockholms budget till en verksamhetsplan som ska tas fram i enlighet med regionledningskontorets anvisningar och riktlinjer. Verksamhetsplanen ska därefter godkännas i trafiknämnden.

I trafikförvaltningens verksamhetsplan för 2020 beskrivs verksamhetens prioriteringar och satsningar under planperioden. Grundförutsättningen för att klara kollektivtrafikens utveckling är en ekonomi i balans. Verksamhetens kostnader bygger på långsiktiga ekonomiska beslut varför stor framförhållning krävs i den ekonomiska planeringen. Ordning och reda i finanserna skapar möjlighet att göra ansvarsfulla satsningar både för att ta hand om det Region Stockholm redan har och kraftsamla för att bygga nytt samt ta en aktiv roll i samhällsutvecklingen. Resurserna ska användas effektivt och resenärerna ska få bästa tänkbara valuta för pengarna

Genom verksamhetsplan 2020 bidrar trafikförvaltningen till en starkare Stockholmsregion och till att nå Region Stockholms vision om att vara *en attraktiv, hållbar och växande Stockholmsregion med frihet för invånarna att själva utforma sina liv och fatta avgörande beslut.*

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

2.1 Omvärldstrender

Trafikförvaltningens uppdrag ska utföras i en tid och omvärld som ständigt förändras, i allt högre takt. Trafikförvaltningen måste möta den utmaning som omvärldens förändringar medför med god kunskap, planeringsförmåga och effektiva arbetssätt. På så sätt skapas förutsättningar för att leda utvecklingen av kollektivtrafiken i regionen.

I trafikförvaltningens omvärlds- och trendanalys uppmärksammas trender som bedöms få en stor inverkan på kollektivtrafikens utveckling i Stockholmsregionen. En översyn och uppdatering har gjorts av de trender som uppmärksammades i den andra utgåvan av ”Omvärld i förändring” som publicerades år 2016.

Fyra megatrender beskriver omvärldsförändringarna för kollektivtrafiken:

Demografiska skiften ger ökad press på planetens resurser och driver på vikten av hållbarhet
En underliggande megatrend är en fortsatt global befolkningsökning och ett ökat utnyttjande av jordens resurser. En ökning av medelklassen med hög levnadsstandard och ett större antal äldre leder till en ökad press på planetens ändliga resurser. Klimatforskare har under lång tid pekat på risker och behovet av att förändra människors beteende mot en mer hållbar livsstil och få beslutfattare att handla utifrån den redovisade klimatutmaningen.

Utvecklingen pekar mot att befolkningen är öppen för en mer hållbar livsstil och ställer krav på beslut. Insikten bland beslutsfattare när det gäller vikten av hållbarhet har ökat och området är nu med på agendan, vilket är ett första steg för att möta utmaningen. Teknikutvecklingen kan möjliggöra en mer effektiv resurshushållning och att en struktur av urbana samhällen byggda utifrån hållbarhetsperspektiv kan skapas. Tillsammans kan de olika delarna medverka till att nå ökad hållbarhet.

Globalisering med urbanisering
En megatrend är fortsatt globalisering och urbanisering. Globala flöden av data och information fortsätter att öka med stor kraft medan ökning av handel, kapital och människor är mer långsam. I en globaliserad ekonomi tenderar resurser och människor att gravitera till centrum vilka växer i kraft och betydelse. Globalt sett går urbaniseringstrenden mot ytterligare fler megastäder i Kina och Indien, men även i Afrika och Sydostasien.

När det gäller Stockholmsregionen är det främst inflyttning från andra länder och ökning av nyfödda som ger tillväxt. Ökning beror även på att allt fler invånare lever längre. Stockholmsregionen har nordens starkaste attraktionskraft och prognosen visar att Stockholm till år 2050 sannolikt har 3,4 miljoner invånare, en demografisk tillväxt med 50 procent.

En växande befolkning i Stockholmsregionen med fler yngre, äldre och invandrare medför ett ökat tryck på kollektivtrafiken. Det blir viktigt att löpande analysera var och när en ökad efterfrågan på kollektivtrafik kommer uppstå. Resebehov hos invånarna rör främst arbets- och studiependling men även fritidsresor. Det är viktigt att kollektivtrafiken kan tillgodose resebehoven med attraktiva resor i ett robust och kapacitetsstarkt trafiksystem med hög tillgänglighet.

Digitaliseringens acceleration
För år 2020 och de följande åren kommer kollektivtrafiken ha både möjligheter och utmaningar inom megatrenden ”Digitaliseringens acceleration”. 5G-tekniken möjliggör en ökning av sakernas Internet där allting har sensorer och processorer. Kommunikation mellan de uppkopplade enheterna förenklas, datautbytet över nätet ökar och nya möjligheter för databehandling växer fram med artificiell intelligens. Den digitala utvecklingen genererar enorma datamängder som utgör en strategisk resurs för att utveckla och förvalta verksamheter. Digital teknik skapar en grund för utveckling inom andra områden såsom nya affärsmodeller och tjänsteutveckling inom mobilitet och autonomi.

Utmaningar med en digital expansion är att det ställer krav på öppenhet till förändringar, rekrytering och kompetensutveckling av personal för en digital transformation. Införandet av ny teknik, parallellt med omhändertagandet av dagens anläggning, blir centralt för att kunna utveckla kollektivtrafiksystemets anläggningar och organisation. En annan utmaning med digitaliseringen är att kunna möta ökande cyberhot som uppstår i den alltmer digitala världen.

Livsstilar förändras - individualism och fragmentering
Människors livsstilar förändras ständigt utifrån yttre påverkan. En trend är att människor efterfrågar ett samhälle med ökad grad av individualisering där information och tjänster ska vara valbara, snabba, enkla och dynamiska. Det innebär samtidigt att fragmenteringen ökar i samhället avseende hur människor lever och vilka värderingar man har. Varje person är unik och individuell.

Förändringarna påverkar kollektivtrafiken genom att kraven på resetjänster kommer höjas och en resa förväntas vara enkel att planera, snabb och komfortabel att genomföra och med möjlighet till andra aktiviteter under tiden. Invånarna kommer ställa högre krav än idag på reseupplevelsen och de tjänster som är kopplade till reseplanering, trafikinformation och annat. Det finns ett ökat behov hos kollektivtrafikens aktörer av att förstå befolkningen när det gäller förväntningar kring resor för att ligga rätt i produktutvecklingen.

Den tekniska utvecklingen kan i framtiden innebära genomslag för mobilitet-som-tjänst och självkörande bilar. Det blir en utmaning för kollektivtrafiken att utveckla resetjänster som kan konkurrera med framtidens bilar. För att möta utmaningen

behöver kollektivtrafiken vara öppen för och agera möjliggörare för utveckling och test inom dessa områden.

De yngre generationerna har fokus på social och miljömässig hållbarhet och de är intresserade av delningstjänster. De är medvetna om att deras liv kommer påverkas av vilka politiska beslut som tas idag och vilka risker som inryms i klimatfrågan. Krav från dessa grupper på beslut som leder till hållbara lösningar ökar och även en ökad efterfrågan av hållbara resealternativ.

2.2 Verksamhetsmässiga förutsättningar

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

Samverkan med viktiga intressenter
Trafiknämnden levererar kollektivtrafik i samspel med övriga samhället. Trafikutbudet behöver utvecklas i takt med att länet och kommunerna växer. Framkomligheten påverkas av utbyggnader och förbättringar i vägnät och annan infrastruktur. Pendeltåg delar system med fjärrtåg och godståg, och påverkas av hur väl den statliga infrastrukturen fyller sin funktion. Investeringar i ny infrastruktur sker ofta i komplexa miljöer och tillsammans med andra, till exempel i Slussen. Dessa beroenden gör det nödvändigt att samverka och föra tät dialog med viktiga intressenter, särskilt kommuner, men också att följa och analysera förändringar i omvärlden. Övertagandet av det regionala utvecklingsansvaret från Länsstyrelsen och bildandet av region lyfter också fram utvecklingspotential inom detta område och trafikförvaltningen ska delta aktivt i utvecklingen av den regionala samverkan under 2020.

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

Sund ekonomi i balans
Det växande kollektivtrafiksystemet innebär fortsatt höga krav på ekonomisk hushållning och ett kontinuerligt effektiviseringsarbete för att klara av att i framtiden bära de kostnader som följer av dagens och morgondagens investeringar. Under 2020 avslutas arbetet med att ta fram en effektiviseringsplan som kommer att implementeras

under planperioden. Det pågående arbetet med konsultväxling, tillsammans med andra insatser för att minska konsultanvändningen, kommer också att fortsätta. För att säkerställa kvalitetsmässigt goda beslutsunderlag samt ökad effektivitet i verksamheten och dess leveranser krävs också att trafikförvaltningen stärker systemstöd, datahantering och analyskapacitet.

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

2.3 Ekonomiska förutsättningar

Morgondagens krav på kollektivtrafiken i den snabbt växande Stockholmsregionen förutsätter en långsiktig planering som är genomförbar både verksamhetsmässigt och med bibehållen ekonomisk balans. Verksamhetens kostnader bygger på långsiktiga ekonomiska beslut av såväl trafikavtal, planering av underhåll som stora investeringsbeslut varför lång framförhållning krävs i den ekonomiska planeringen.

Verksamhetsplan 2020 tar sin utgångspunkt i den av Regionfullmäktige beslutade budget 2020 med planår. För att möta kraven på en väl utbyggd kollektivtrafik ökar investeringarna under budget- och planperioden. Dessa avser spårvägar, nya fordon, trygghetsskapande åtgärder samt miljö- och tillgänglighetsanpassningar. Flera stora satsningar pågår för att bygga ut och utveckla kollektivtrafiken i länet inom ramen för exempelvis förvaltning för utbyggd tunnelbana, Sverigeförhandlingen, Tvärbanan och Roslagsbanan.

Stora anläggningar som inom planperioden aktiveras och en fortsatt hög investeringstakt gör att avskrivningskostnaderna kommer att öka. Utbyggnaden medför också ett ökat lånebehov vilket ökar förvaltningens räntekostnader. En växande anläggning och ett ökat trafikutbud ökar verksamhetskostnaderna för såväl köpt trafik som drift- och underhållskostnader. De budgeterade ramarna för 2020 och framåt förutsätter ett kontinuerligt arbete med effektiviseringar och rationaliseringar och en ökad kostnadseffektivitet i planeringen, utvecklingen och genomförandet av befintlig och tillkommande trafik.

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

Trafikförvaltningen går in i år 2020 med en budget i balans i enlighet med regionfullmäktiges beslutade resultatkrav om 404 miljoner kronor och övriga förutsättningar i Regionens budget 2020 såsom verksamhetsanslag och taxor. För att klara resultatkravet framgent krävs fortsatt fokus på kostnader genom bland annat effektivisering av avtal och administration och effektiv konsultanvändning, liksom olika former av intäktsförstärkning.

Den budgeterade genomsnittliga årliga utvecklingstakten[2] av verksamhetens kostnader (exklusive kapitalkostnader) från år 2018 fram till 2023 uppgår till 3,2 procent, vilket är i linje med det mål om max 3,3 procent som enligt regionen är förenlig med god ekonomisk hushållning. Kapitalkostnaderna beräknas öka med 3,9 procent i genomsnitt per år motsvarande period. Utvecklingstakten för kapitalkostnaderna har sjunkit något jämfört med tidigare bedömningar till följd av bland annat ett lägre ränteläge. Skattefinansieringsgraden för trafikförvaltningen 2020-2023 ligger på runt 46 procent.

Trafikförvaltningens investeringsvolym uppgår till 51 128 mkr[3] åren 2020-2029, med tyngdpunkt på de inledande åren. En viss förskjutning av investeringar har skett från 2019 till nuvarande planperiod. Skälen är bland annat förskjutningar i detaljplaner och produktionsstarter samt svårigheter att upphandla kvalificerade entreprenörer. Investeringsvolymen för 2020 uppgår till 7 508 mkr varav omkring en tredjedel är ersättningsinvesteringar.

2.4 Prioriteringar 2020

Trafikförvaltningens uppdrag är att leverera kollektivtrafik. Det innebär utveckling av trafiksystem och utbud, utveckling och utbyggnad av infrastruktur och anläggning samt

[1] Med trafikförvaltningen avses i detta avsnitt de enheter som trafiknämnden ansvarar för (trafikförvaltningen, AB SL med dotterbolag samt Waxholmsbolaget). Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) redovisar separat till trafiknämnden inklusive den särskilda resultatenhet som inrättas inom ramen för AB SL under 2020.
[2] Exklusive jämförelsestörande poster år 2018 inom köpt trafik (+324 mkr), utrangeringar (-432 mkr) och finansnetto (+337 mkr)
[3] Inkluderas förvaltning för utbyggd tunnelbana uppgår investeringsvolymen inom kollektivtrafiken till över 80 miljarder kronor.

trafikplanering, trafikleverans, hantering av trafikförändringar, samt underhåll. I förvaltningens verksamhetsplan preciseras leveranser under 2020.

Externa leveranser som ökar attraktiviteten
Under 2020 ska de nya C30-fordonen tas i trafik. Även de första uppgraderade C20-fordonen kommer att bli färdiga. Roslagsbanan tar emot de första nya X15p-fordonen och dessa börjar testköras. Trafikförvaltningens arbete med nytt biljett- och betalsystem kommer under 2020 att resultera i att resenärerna kan betala resan kontaktlöst. Hösten 2020 öppnar det nya Spårvägsmuseet och en ny plats för möte och dialog med länets invånare erbjuds.

Under 2020 går bland annat utbyggnaderna av Slussen, Saltsjöbanan, Roslagsbanan och Tvärbanan in i kritiska skeden, och förberedelsen för mottagande av nya tunnelbanan fortsätter. Under perioder med trafikstörande arbeten måste resenärerna erbjudas alternativa resvägar.

Trafikförvaltningens anläggning måste vara robust och ändamålsenlig. Arbetet med digitalisering i flera delar av verksamheten måste fortsätta under 2020 i syfte att öka både effektivitet i arbete, och långsiktig hållbarhet. Säkerhetsarbetet har, och ska även framgent ha, hög prioritet. Arbetet med brandskydd fortsätter under 2020.

Trafikleveransen är idag god och Stockholms resenärer är i hög grad nöjda. Ett undantag, där utveckling krävs, är störda lägen i trafiken. Den samlade förmågan att inom förvaltningen och tillsammans med berörda externa aktörer samordna, planera och kommunicera trafikpåverkande händelser måste förbättras. En utbyggd digital infrastruktur för trafikinformation är en viktig komponent i arbetet. För en fortsatt positiv utveckling av resenärsantal och marknadsandelar krävs att kollektivtrafiken i än högre grad blir ett alternativ som uppfattas som pålitligt, hållbart och tryggt i alla lägen. Under 2020 är arbetet med framkomlighet fortsatt prioriterat.

Verksamhetsutveckling med processfokus för ökad effektivitet
Under 2020 avser ledningen fortsätta på den inslagna vägen mot en utvecklad ledning och styrning, samt mot en sammanhållen verksamhetsutveckling där tonvikten ligger på god ordning och kontroll över resurser, stärkt intern kontroll och riskhantering, fortsatt digitalisering samt fortsatt arbete med interna processer.

Ledningens viktigaste fokus under 2020 är att ytterligare öka leveransförmågan enligt uppdrag. Trafikförvaltningen fokuserar därför på ökad styrning och ökad effektivitet i grunduppdraget. Utvecklingen mot ett processinriktat arbetssätt är den viktigaste komponenten i detta arbete.

Under 2019 färdigställdes en första version av trafikförvaltningens huvudprocesser (leda och styra samt kärnprocesser). Under 2020 ska verksamhetsutvecklingen ske utifrån identifierade utvecklingsbehov i dessa processer. Utvecklingsbehoven ska

avgränsas, kvalificeras och prioriteras i en verksamhetsutvecklingsportfölj. Beslut om utveckling av processer fattas av processägare i ett råd för intern verksamhetsutveckling. Detta arbetssätt ska etableras under året så att trafikförvaltningen framöver driver verksamhetsutvecklingsprojekt som relaterar till en gemensam helhet. Den interna verksamhetsutvecklingen har under 2018 och 2019 drivits inom fem prioriterade områden: *Investeringsstyrning, Koll på anläggningen, Kompetensförsörjning, Inköp och upphandling samt Marknad och intäkter*, och från 2019 med tydligt fokus på färdigställande av initiativ. Denna ansats finns kvar även 2020 dock med tydlig prioritering av investeringsstyrning och effektivare tillgångsförvaltning. Centralt för 2020 är att arbetet ska drivas utifrån en tydligare gemensam helhet, dvs huvudprocess samt leda och styra,.

Trafikförvaltningen verkar på en marknad där konkurrensen om kvalificerade medarbetare är hård. För att kunna leverera med hög kvalitet i en god arbetsmiljö krävs fortsatt systematiskt arbete med kompetensförsörjning. Trafikförvaltningen måste säkerställa gott ledarskap och engagerade medarbetare, bland annat genom arbete med värderingar och kultur.

För att bidra till målet om att frigöra skattepengar till kärnverksamhet krävs fortsatt fokus på avtalsuppföljning, konsultanvändning samt samordnat styrnings- och prioriteringsarbete avseende investeringar. Detta arbete fortsätter med oförändrad kraft under 2020 enligt framtagen effektiviseringsplan.

Den samlokalisering som pågår i kvarteret runt Lindhagensgatan kommer under 2020 att bli märkbar för hela organisationen. Det är av yttersta vikt att vi arbetar effektivt, med både förvaltningens leveranser och en god arbetsmiljö i fokus.

3 Planering och uppföljning

3.1 Verksamhetsfakta

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

Trafiknämnden har ansvaret för kollektivtrafik på land och till sjöss och dess infrastruktur. Nämnden ansvarar också för den strategiska samordningen i de landstingsägda trafikbolagen AB Storstockholm Lokaltrafik (SL) och Waxholms Ångfartygs AB (WÅAB). Till stöd för trafiknämnden finns tre beredningar samt ett utskott:

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

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

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

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

Kollektivtrafik på land
Inom trafiknämnden drivs den allmänna kollektivtrafiken på land genom trafikförvaltningen och AB Storstockholms Lokaltrafik. De ansvarar för trafikens

infrastruktur, dess drift och underhåll, ny- och ersättningsinvesteringar samt för utveckling och marknadsföring av kollektivtrafiken inom Region Stockholm. All trafik utförs av trafikentreprenörer som upphandlas i konkurrens.

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

3.2 Ledning, styrning och uppföljning av nämnd/bolag

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

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

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

Verksamhetsstyrning
Den ekonomiska styrningen av trafikförvaltningen utgår från budgeten, som anger mål och ekonomiska förutsättningar för verksamheten. Till den beslutar trafiknämnden om en verksamhetsplan för att leda och styra verksamheten via mål och uppdrag. Trafikförvaltningens mål återfinns i den strategiska kartan. Trafikförvaltningen styrs

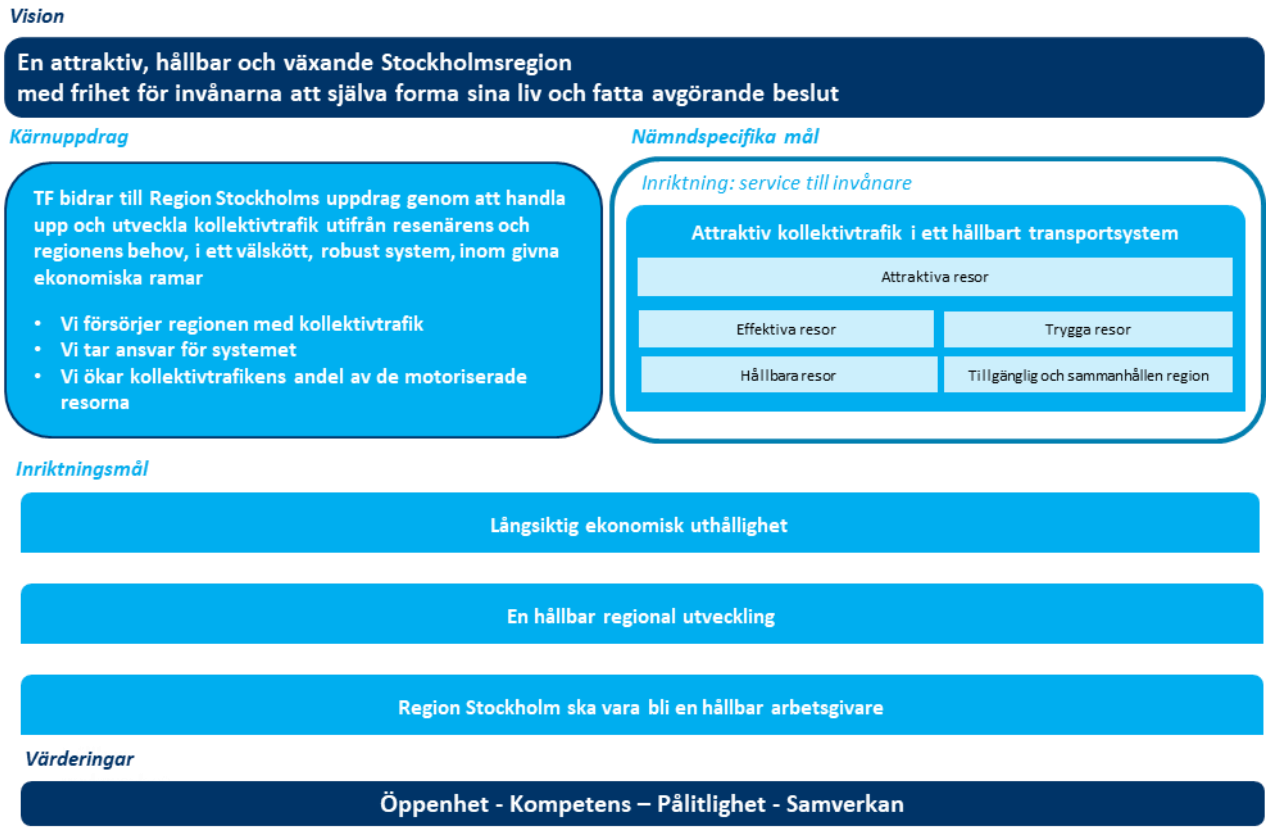
genom mål och uppdrag/aktiviteter från förvaltningschefen till avdelningscheferna inom organisationen. Förvaltningschefen beslutar om verksamhetsplaner med nedbrutna mål och uppdrag/aktiviteter för respektive avdelning.

Status för uppdrag per mål	Ej påbörjad	Pågående enligt plan	Pågående med avvikelse	Avslutad

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

Utifrån den långsiktiga visionen och värderingarna för Region Stockholm har mål formulerats som är inriktade för att styra olika nämnder och styrelser mot att utföra sina uppdrag/aktiviteter så att de bidrar till att nå visionen. För trafikförvaltningen har vision, värderingar, uppdrag/aktiviteter och mål samlats i en strategisk målkarta som är utgångspunkten för ledningen och styrningen av förvaltningen och därmed också en förutsättning för den verksamhet som ska planeras för 2020.

Trafikförvaltningens styrning – den strategiska målkartan



Inrättande av resultatenhet för utbyggd tunnelbana inom AB SL
Regionfullmäktige beslutade den 15 oktober 2019 att inrätta en särskild resultatenhet för FUT:s investeringsverksamhet inom AB Storstockholms Lokaltrafik (”AB SL”). Beslutet innebär i huvudsak att FUT:s upphandlade avtal och tillgångar ska överföras till och aktiveras i AB SL som innehar den befintliga tunnelbaneanläggningen. Genom beslutet säkerställs ett sammanhållet civilrättsligt ägande i AB SL samtidigt som vissa skatte- och redovisningstekniska frågor i samband med FUT:s byggnationer hanteras. Den särskilda resultatenheten för FUT:s investeringsverksamhet ska etableras per den 1 januari 2020.

I enlighet med beslutet inrättas 2020 en särskild resultatenhet inom AB SL, inom vilken all upparbetning av investerings- och finansieringsbidrag avseende utbyggnaden av tunnelbanan särredovisas. Hanteringen säkerställer att ekonomiska medel avseende FUT:s verksamhet inte sammanblandas med övriga verksamheten inom AB SL. Resultatenheten kommer således att fungera som en ekonomiskt isolerad enhet inom AB SL, styrd av trafiknämnden och FUT. FUT:s uppdrag att ansvara för tunnelbaneutbyggnaden samt ansvarsförhållandena i övrigt kvarstår oförändrade.

Trafikförvaltningens budget 2020 omfattar således verksamheterna i trafikförvaltningen och SL-koncernen exklusive den särskilda resultatenheten inom AB SL som FUT enligt ovan stycke ansvarar för.

4 Inriktningsmål, verksamhetsspecifika mål, indikatorer, uppdrag och aktiviteter

4.1 Långsiktig ekonomisk uthållighet

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

4.1.1 Ett resultat i balans

Det växande kollektivtrafiksystemet och de kostnader som följer av framtida investeringar innebär fortsatt höga krav på ekonomisk hushållning och effektiviseringar. Grundförutsättningen för att klara kollektivtrafikensutveckling är en ekonomi i balans.

För att säkerställa en långsiktigt hållbar kostnadsutveckling bedriver trafikförvaltningen ett kontinuerligt arbete med att effektivisera avtal och verksamhet så att kostnaderna hålls så låga som möjligt samtidigt som kollektivtrafiken behåller sin goda kvalitet. Trafikförvaltningen kommer under 2020 att fortsätta att arbeta med att stärka analysförmågan genom att arbeta mer proaktivt samt mer aktivt analysera utfallsdata.

Implementering av huvudprocesskartan, som ska bidra till tydlighet kring gemensamma arbetssätt inom trafikförvaltningen, och implementering av en uppdaterad leda- och styra process, som tydliggör hur trafikförvaltningen leds och styrs i en gemensam riktning mot målen, fortsätter under 2020.

Under 2020 avslutas arbetet med att ta fram en effektiviseringsplan i vilken kärnverksamheten prioriteras. Implementeringen sker under planperioden. Se vidare avsnitt 4.2.5 Inriktningsmål ”Kärnverksamheten ska prioriteras”.

Löpande arbete med att effektivisera trafikförvaltningens organisation pågår och får effekt under planperioden. Besparingsprogram inom den köpta trafiken samt drift och underhåll får stora konsekvenser på befintligt trafikutbud och upprustning av befintlig anläggning. Processer för att ställa om trafik och underhåll eller minska nyinvesteringstakten är långa, varför några större effekter inte uppnås på kort sikt.

Indikator	Beslutat av	Mål 2020	RF Mål 2020
Nämnden/bolaget har uppnått sitt resultatkrav	Regionfullmäktige		
Andel resultatenheter som lämnar resultat enligt resultatkrav	Regionfullmäktige	100%	100%

Uppdrag	Status
Utredning om indexering av SL-taxan	▶
Pendelbåtstrafik samfinansieras	–

TF Aktivitet	Status
Huvudprocesskarta samt Leda och styra	▶
Stärkt analysförmåga och ökad grad av faktabaserade beslut	▶
Kostnadsmedvetenhet och regelefterlevnad	–

4.1.2 Självfinansiering av drift och ersättningsinvesteringar

Kassaflödet från rörelseresultatet överstiger driftskostnaderna och ersättningsinvesteringar.

4.1.3 Hållbar investeringsutveckling

En god kostnadskontroll på investeringar är nödvändig, liksom att tydliga prioriteringar av nyinvesteringar och ersättningsinvesteringar görs för att säkra en hållbar kostnadsutveckling

Arbetet med att utveckla investeringsstyrning och implementera den beslutade nya åtgärdsvals- och investeringsprocessen är ett fortsatt prioriterat område inom trafikförvaltningen. Arbetet fortsätter under 2020 med fokus på att främst

- harmonisera trafikförvaltningens processer (investeringsprocessen, beslutsprocessen mm) med ny riktlinje för åtgärdsval och investeringar
- fortsätta utveckling och införandet en TKI-modell (Tid, Kostnad, Innehåll) för investeringsprojekt
- modell och styrmetod för effekthemtagning av program och projekt
- utvecklad status- och ekonomirapportering
- stärka kostnadsmedvetenheten, regelefterlevnad och ordning och reda i beslutsprocessen för investeringar.
- riskhantering och internkontroll (RI) - kartläggning investeringsprocess - risker och kontroller dokumenterade för processen - riktlinjer och mallar för riskanalys.

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

Indikator	Beslutat av	Mål 2020	RF Mål 2020
Andel investeringar där genomförandebeslut har föregåtts av en totalekonomisk bedömning med totalkostnadskalkyl	Regionfullmäktige	100%	100%
Andel investeringar där genomförandebeslut har föregåtts av åtgärdsvalsanalys	Regionfullmäktige	100%	100%
Andel genomförda investeringar där beslutade effektmål har utvärderats	Regionfullmäktige	100%	100%

Uppdrag	Status
Utreda investeringsbehov för utbyggnad av tunnelbana	
Planera för de åtgärder som är nödvändiga för att anpassa trafikstyrningssystemet för utbyggd tunnelbana.	

TN Aktivitet	Status
Förnya genomförandebeslut om bussterminalen Slussen	
Förnya genomförandebeslut av Rissne tunnelbanedepå	

TF Aktivitet	Status
Utveckla investeringsstyrning	

4.2 En hållbar regional utveckling

Hållbarhetsperspektivet ska genomsyra hela Region Stockholms arbete och verksamheter och alltid beaktas när beslut fattas. Ett ambitiöst och effektivt hållbarhetsarbete rustar Region Stockholm inför framtiden. Genom arbetet med att ställa om uppnås minskad miljöpåverkan, ökad social hållbarhet samt ger risk- och kostnadssänkningar på lång sikt.

4.2.1 Social hållbarhet

Trafikförvaltningen, liksom hela Region Stockholm, arbetar utifrån en definition av hållbar utveckling som handlar om att säkerställa goda livsvillkor för alla människor, nu och i framtiden. För trafikförvaltningen handlar det i första hand om att se till att invånarna i länet får tillgång till en väl fungerande och hållbar kollektivtrafik. Trafikförvaltningen arbetar med målen i den regionala utvecklingsplanen (RUFS) och det regionala trafikförsörjningsprogrammet (TFP), samt kraven i Region Stockholms

uppförandekod för leverantörer. För att nå de beslutade målen arbetar trafikförvaltningen aktivt och systematiskt för att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig, säker och trygg – oavsett kön, ålder, funktionsnedsättning eller etnisk bakgrund. Trafikförvaltningen är genom AB SL medlem i Förenta Nationernas hållbarhetsinitiativ Global Compact och har därmed åtagit sig att följa dess tio principer inom områdena mänskliga rättigheter, arbetsrätt, miljö och antikorruption. En del av detta arbete är tillämpning av Sveriges regioner och landstings uppförandekod för leverantörer för att främja social hållbarhet genom hela leverantörskedjan. Se vidare avsnitt 6.2 Regelefterlevnad, social hållbarhet.

Indikator	Beslutat av	Mål 2020	RF Mål 2020
Nämnden/bolaget har utifrån sitt uppdrag genomfört aktiviteter avseende social hållbarhet	Regionfullmäktige	Ja	Ja

Uppdrag	Status
Ta fram sociala konsekvensbeskrivningar som beslutsunderlag inför alla strategiska kollektivtrafikinvesteringar	–
Upptäcka sexuella övergrepp på barn i it-miljön	–

4.2.2 Region Stockholms klimatpåverkan ska minska

Trafikförvaltningen arbetar med hållbarhet med fokus på att invånarna i regionen får tillgång till en väl fungerande och hållbar kollektivtrafik, enligt miljömålen i Miljöprogram 2017-2021 samt Trafikförsörjningsprogrammet (TFP) avseende klimatpåverkan.

Miljömål 1: År 2021 har regionens utsläpp av växthusgaser minskat med minst 50 procent i jämförelse med år 2011 och med minst 75 procent jämfört med 1990.

Miljömål 7: Regionen arbetar för att kollektivtrafik, gång, cykel och digitala möten ska öka så att övriga motoriserade resor minskar. Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna har ökat år 2021 i jämförelse med år 2011.

Miljömål 8 och Indikator i TFP: År 2021 sker regionens transporter till 95 procent med förnybara drivmedel.

Miljömål 9 och Indikator i TFP: Energianvändningen för kollektivtrafiken har minskat med 10 procent år 2021 och med 15 procent år 2030, i jämförelse med år 2011

Miljömål 12 och Indikator i TFP: Verksamhets- och fastighetsenergi i regionsägda fastigheter har minskat med 10 procent år 2021 och med 30 procent år 2030, i jämförelse med år 2011.

Indikator i TFP; Andel förnybar energi i fastigheter i allmän kollektivtrafik ska vara 95

% år 2020, och 100 % år 2030

Miljömål 13: Under programperioden har klimatpåverkan från byggprocessen i regionens bygg- och anläggningsprojekt beaktats och begränsats.

Miljömål 14: År 2021 har regionen ökat materialåtervinningen i bygg- och anläggningsprojekt, samt genomfört åtgärder för att förebygga avfall.

Se även avsnitt 5.1.4 Hållbara resor.

Kommunikationskampanjer med budskapet att kollektivtrafik är ett miljövänligt sätt att resa har skett under 2019 och kommer fortsätta vara ett område i fokus även framåt. Vid sidan av detta fortsätter trafikförvaltningen att utreda hur det genom exempelvis märkning ytterligare kan tydliggöras kollektivtrafikens styrkor och fördelar som det miljövänliga resealternativet.

Indikator	Beslutat av	Mål 2020	RF Mål 2020
Verksamhets- och fastighetsenergi i fastigheter ägda av Region Stockholm, kWh/kvm (A-temp)	Regionfullmäktige	>=-9%	>=-9%
Andel nollutsläppsfordon av de ägda och leasade fordonen inom nämnden/bolaget	Regionfullmäktige	>=7%	>=7%
Klimatpåverkan från tjänsteresor, ton koldioxidekvivalenter	Regionfullmäktige	>=-10%	>=-10%

Uppdrag	Status
Kommunicera att kollektivtrafik är ett grönt sätt att resa	

4.2.3 Region Stockholms miljöpåverkan ska minska

Trafikförvaltningen arbetar med hållbarhet med fokus på att invånarna i regionen får tillgång till en väl fungerande och hållbar kollektivtrafik, enligt miljömålen i Miljöprogram 2017-2021 samt Trafikförsörjningsprogrammet (TFP) avseende miljöpåverkan.

Miljömål 2: År 2021 arbetar regionen systematiskt och effektivt med klimatanpassning.

Miljömål 10: År 2021 har mängden miljö- och hälsofarliga kemikalier för drift och underhåll av kollektivtrafiken minskat med 30 procent, i jämförelse med år 2017

Miljömål 14: År 2021 har regionen ökat materialåtervinningen i bygg- och anläggningsprojekt, samt genomfört åtgärder för att förebygga avfall.

Miljömål 15: Regionen bedömer material och produkter som används vid ny- och ombyggnation enligt Byggvarubedömningens kriterier och år 2021 är minst 90 procent accepterade eller rekommenderade.

Indikator i TFP: Minskat buller från tunnelbana och lokalbanor

Indikator i TFP: Minskning i utsläpp av partiklar från allmän kollektivtrafik på väg och vatten samt särskild kollektivtrafik

Indikator i TFP: Minskning i utsläpp av kväveoxider från allmän kollektivtrafik på väg och vatten samt särskild kollektivtrafik

Se även avsnitt 5.1.4 Hållbara resor.

4.2.4 Samhällsviktiga funktioner upprätthålls vid extraordinära händelser och klimatförändringar

Trafikförvaltningen övar årligen sin krisledningsorganisation. Samövning sker också med trafikförvaltningens leverantörer och Samverkan Stockholmsregionen.

Inom anläggningsskyddsområdet har en risk- och sårbarhetsanalys genomförts rörande trafikförvaltningens byggnader och anläggningar med perspektivet hur kritiska dessa är för trafikdriften av tunnelbanan. Resultatet av denna analys kommer att implementeras i bland annat trafikförvaltningens säkerhetsstyrande dokument. Inom brandskyddsområdet har ett omfattande arbete genomförs med att kartlägga brandskyddsnivån inom tunnelbanan. Resultatet av detta arbete implementeras löpande och kommer att fortsätta under 2020 och kommande år under planperioden. Se vidare avsnitt 6.2 Regelefterlevnad, säkerhet.

Indikator	Beslutat av	Mål 2020	RF Mål 2020
Andel säkerhetsåtgärder enligt Region Stockholms ledningssystem för informationssäkerhet som är implementerade	Regionfullmäktige	>=50%	>=50%
Nämnden/bolaget har förmåga att hantera extraordinära händelser	Regionfullmäktige	Ja	Ja
Andel vidtagna åtgärder av identifierade sårbarheter i klimatanalyser i nämnder och bolag	Regionfullmäktige	>=50%	>=50%
Andel vidtagna åtgärder av identifierade sårbarheter i risk och sårbarhetsanalyser i nämnder och bolag	Regionfullmäktige	>=50%	>=50%

Uppdrag	Status
Utarbeta styrdokument för säkerhet	
Se över möjligheten till att hemställa hos Länsstyrelsen om att uppgradera depåerna till skyddsobjekt	

TN Aktivitet	Status
Etablera rutiner för rapportering av incidenter till nämnder med rapporteringsplikt	

TF Aktivitet	Status
Säkerhetsskyddsplanen	

4.2.5 Kärnverksamheten ska prioriteras

Under 2020 avslutas arbetet med att ta fram en effektiviseringsplan som kommer att implementeras under planperioden. Syftet med effektiviseringsplanen är för att frigöra resurser till kärnverksamheten. Ett första steg omfattar effektivisering av beställarorganisationen på 2 procent fördelad på personalkostnader, specialistkonsulter och övriga administrativa omkostnader.

Utöver ovan uppdrag arbetar trafikförvaltningen med ett antal andra åtgärder för att effektivisera hela verksamheten

- Utveckling av förvaltningens systemstöd och datahantering för att stärka analyskapacitet, uppföljning och styrning
- Implementering av ny huvudprocesskarta som ska bidra till tydlighet kring gemensamma arbetssätt inom trafikförvaltningen, och implementering av en uppdaterad leda- och styraprocess som tydliggör hur trafikförvaltningen leds och styrs i en gemensam riktning.
- Fortsatt utveckling av investeringsstyrning med fokus på att ta hem effekter av tidigare genomförda aktiviteter inom området.
- Fortsatt arbete med att skapa långsiktigt mer effektiva trafikavtal genom utvecklad samverkan mellan parterna, nedbrutna handlingsplaner i avtalen samt konsekvent uppföljning av avtalen med efterkalkyler och strategisk måluppföljning.
- Implementering samt uppbyggnad av digitaliserade informationshanteringsprocesser med tillhörande system såsom asset managementsystem, tekniskt informationssystem, tillträdeshanteringssystem, larmahanteringssystem samt felrapporteringssystem. En digitaliserad anläggningsstruktur integrerat med ett underhållssystem ger, med metoder och arbetssätt för en aggregerad information av anläggningen, förutsättningar för effektivare arbetssätt.

Indikator	Beslutat av	Mål 2020	RF Mål 2020
Andel lagakraftvunna domstolsavgöranden där Region Stockholm har vunnit	Regionfullmäktige	>=75%	>=75%

Uppdrag	Status
Trafiknämnden tar fram en effektiviseringsplan som ska implementeras för den egna verksamheten.	

4.2.6 Hög innovations- och digitaliseringsgrad

Ett arbete i syfte att införa systematiska metoder och verktyg för innovationer ska utvecklas inom ramen för trafikförvaltningens verksamhetsutveckling.

Under 2019 togs trafikförvaltningens ”Digitala målbild” för 2029 fram. Målbilden är fördelad på 8 tjänsteområden: Reseplanering, Kunddialog, Gränssnitt, Biljetthantering, Infrastruktur drift och underhåll, Trygghet och säkerhet, Tilläggstjänster, Planering och styrning. Den största utmaningen med en lyckad Digital transformation är inte tekniken utan arbetssätten. Därför kommer trafikförvaltningen att revidera arbetssätten kopplade till utveckling av digitala tjänster och säkerställa ett mer korsfunktionellt och kunddrivet arbetssätt. Under 2020 kommer trafikförvaltningen ta fram en digital plan för de kommande tre åren och parallellt med detta kommer trafikförvaltningen även genomföra ett flertal stora digitala förflyttningar inom flera av våra tjänsteområden.

Indikator	Beslutat av	Mål 2020	RF Mål 2020
Nämnden/bolaget har infört metoder och verktyg för att arbeta med innovationer på ett systematiskt sätt	Regionfullmäktige	Ja	Ja

Uppdrag	Status
Ta fram en handlingsplan för informationssäkerhet	–

TN Aktivitet	Status
Samverka med regionstyrelsen och externa aktörer för att möjliggöra utveckling och tillämpning av artificiell intelligens, robotisering och automatisering och delta i test- och demonstrationsmiljöer när det finns en tydlig verksamhets- och användarnytta.	–
Utveckla avtals-och uppföljningsprocesser med krav på informationssäkerhet	–

4.2.7 Bidra till ett transporteffektivt samhälle i Stockholmsregionen

Trafikförvaltningen bidrar till ett transporteffektivt samhälle genom att utveckla kollektivtrafiken. Trafikförvaltningen arbetar med att ta fram en långsiktig trafikplan (trafikplan 2050), för den regionala kollektivtrafikensutveckling i Stockholms län som visar hur kollektivtrafiken i länet bör planeras/utvecklas för att nå målen i den regionala utvecklingsplanen (RUFS) och trafikförsörjningsplanen. Se även avsnitt 5.1.5 Tillgänglig och sammanhållen region.

Trängseln är en av Stockholmsregionens växande utmaningar. Medelhastigheten för busstrafiken i innerstaden är låg och framkomligheten i hela länet ofta påtagligt begränsad. Framkomlighetskommissionens arbete kommer att fortsätt under 2020 och förslag till åtgärder för att öka framkomligheten och korta restiderna för buss kommer

att tas fram liksom konsekvenser och kostnader för föreslagna åtgärder. En prioriterad del i arbetet med att öka tillgängligheten är att minska trängseln i kollektivtrafiken, både på stationer och på fordon.

Indikator	Beslutat av	Mål 2020	RF Mål 2020
Indikator att utveckla: Antal genomförda åtgärder enligt framkomlighetskommissionens plan	Regionfullmäktige	100%	

Antal genomförda åtgärder enligt framkomlighetskommissionens plan. Mål 2020 100%.

Uppdrag	Status
Framkomlighetskommissionens arbete ska trappas upp	▶
Ansvar för replipunkterna	–

TN Aktivitet	Status
Utveckla nybyggaröverenskommelser	–
Vara en aktiv part i Stockholmsregionens cykelplanering	–

4.3 Region Stockholm ska bli en hållbar arbetsgivare

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

4.3.1 Region Stockholm - attraktiv arbetsgivare

Under 2020 kommer arbetet med gemensam kultur och grundläggande värderingar att fortsätta. Det kommer huvudsakligen vara ett chefs- och ledaransvar att driva i vardagen ute på avdelningar och sektioner.

Förutom rekrytering ligger fokus i HR-arbetet på att behålla medarbetarna under en längre tid. Personalomsättningen visar en positiv trend och ligger i *delårsrapporten 2019 på 10,2 procent. Målsättningen är 10 procent.*

Med den kompetensintensiva verksamhet som trafikförvaltningen har, och med medarbetare som är attraktiva på arbetsmarknaden, görs bedömningen att rekryteringstakten fortsatt kommer att vara hög.

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

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

Indikator	Beslutat av	Mål 2020	RF Mål 2020
Personalomsättning	Regionfullmäktige	<=10%	<=13%
Andel av medarbetarna som uppger att de under året haft ett individuellt medarbetarsamtal med sin närmaste chef	Regionfullmäktige	100%	100%
Medarbetarindex	Regionfullmäktige	>=77	>=76
Ledarskapsindex	Regionfullmäktige	>=78	>=78
Andel av medarbetare som utsätts för hot och/eller våld i samband med sitt arbete	Regionfullmäktige	Minska från år 2 019	Minska från år 2 019
Andel av medarbetare som utsätts för kränkande särbehandling som har samband med arbetet	Regionfullmäktige	Minska från år 2 019	Minska från år 2 019
Andelen sjukfrånvaro i relation till ordinarie arbetstid	Regionfullmäktige	<5%	6,2%

4.3.2 Systematisk kompetensförsörjning

Ett kontinuerligt arbete pågår med personal- och kompetensförsörjning. Trafikförvaltningen uppmuntrar intern rörlighet och cirka 30 procent av rekryteringarna görs med interna kandidater. Trafikförvaltningen framhåller interna karriärmöjligheter för att utveckla medarbetare samt ha möjlighet att behålla dem längre.

Indikator	Beslutat av	Mål 2020	RF Mål 2020
Kompetensutvecklingsindex	Regionfullmäktige	>=76	>=76

5 Nämndspecifika mål, indikatorer, uppdrag och aktiviteter

5.1 Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart system

Varje dag gör över 900 000 resenärer 3 miljoner resor med kollektivtrafiken i Stockholmsregionen. Människor måste stå i centrum för synen på såväl infrastruktur som kollektivtrafik. En hållbar utveckling ger rätt förutsättningar för en växande storstadsregion. Utgångspunkten är människors möjligheter att få vardagen att fungera genom att kunna ta sig mellan hem och arbete och kunna leva ett rikt liv, i kombination med kollektivtrafikens avgörande roll för att nå uppsatta klimatmål. Därför ska Stockholmsregionen ha världens bästa kollektivtrafik.

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

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

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

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

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

5.1.1 Attraktiva resor

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

positivt bemötande.

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

Trafikleveransen är idag god och resenärer är i hög grad nöjda. Ett undantag, där utveckling krävs, är störda lägen i trafiken. Den samlade förmågan att inom förvaltningen och tillsammans med berörda externa aktörer samordna, planera och kommunicera trafikpåverkande händelser måste förbättras. En utbyggd digital infrastruktur för trafikinformation är en viktig komponent i arbetet. Under de kommande fem åren genomförs ett stort antal trafikpåverkande åtgärder till följd av investeringar, reinvesteringar och underhåll varför området trafikinformation är centralt. Trafikförvaltningen kommer att stärka den sammanhållande styrningen av planerade spårtrafikstörningar, ersättningstrafik och trafikinformation för att tydliggöra och minimera påverkan för resenärerna.

Under 2020 går bland annat utbyggnaderna av Saltsjöbanan, Roslagsbanan och Tvärbanan in i kritiska skeden, och förberedelsen för mottagande av nya tunnelbanan fortsätter. Under perioder med trafikstörande arbeten måste resenärerna erbjudas alternativa resvägar.

Det är viktigt att säkerställa pågående och kommande trafikupphandlingar samt goda trafikstarter inom de avtal som börjar verka 2020/2021 – Roslagsbanan, pendelbåtsavtal och buss inom områdena Norrort, Norrtälje, Nacka/Värmdö och Huddinge/Botkyrka/Söderort.

Arbetet i Barkarbystaden med ny busslinje till Akalla och försök med självkörande bussar fortsätter 2020.

Ett nytt pendelbåtsavtal för linje 80, i vilket trafiken till Tranholmen och Storholmen (tidigare linje 81) ingår, startar årsskiftet 2019/2020. Det nya avtalet innebär en total trafikökning på 80 procent jämfört med 2019. Detta för att möta resenärsutvecklingen. Två nya pendelbåtsförsök är beslutade. Under hösten 2020 startar Waxholm/Rindö – Stockholm och under 2022 startar Värmdö/Ålstäket – Stockholm. Waxholmslinjen kommer att bedrivas med befintligt tonnage medan Värmdölinjen kräver ny upphandling som inkluderar tonnage.

Som en del av arbetet med smidiga och framkomliga resor är trafikförvaltningens viljeinriktning att blandpendling främjas. Det ska vara enkelt att betala för och byta mellan trafikslag, till exempel från tunnelbana till lånecykel. Trafikförvaltningen kommer därför under 2020 att fortsätta utreda förbättrad möjlighet att integrera cykeln i kollektivtrafiken bland annat genom försök med möjlighet att medföra cykel på lokalbanor under lågtrafik. Även cykelparkering i anslutning till kollektivtrafiken ska

främjas i samarbete med Stockholmsregionens kommuner.

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

För att göra kollektivtrafiken mer attraktiv kommer trafikförvaltningen fortsätta arbetet med att ta fram en utvecklingsstrategi för kollektivtrafikens kompletterande service och intäkter. Möjligheten till exempelvis butiker, kiosker och reklam i anslutning till kollektivtrafiken ska utvecklas. Införandet av källsortering i kollektivtrafiken ska fortsätta enligt plan. Under året kommer därför möjligheten att källsortera finnas på fler stationer. Trafikförvaltningen kommer under 2020 att utreda möjligheten att låta en operatör utveckla en station kommersiellt. För att vid planerade eller oplanerade händelser snabbt och i större omfattning än idag kunna bistå resenärerna med god service och trafikinformation, kommer trafikförvaltningen att fortsätta med satsning med ökad närvaro av personal i mobila kundservicefunktioner.

Under 2020 planeras för trafikstart av de nya tunnelbanefordonen, C30. C30 skall introduceras i den ordinarie tunnelbaneverksamheten successivt. Under 2020 kommer de första nya fordonen till Roslagsbanan, X15p, att levereras. Successiv infasning i trafiken kommer att ske först 2021.

Arbetet med nytt biljett- och betalsystem fortsätter med full kraft. Under 2020 ska följande implementeras

- Fullt sortiment i SL:s mobilapp
- Kontaktlös betalning - Resa genom att ”blippa” sitt bankkort utan att först köpa biljett. Under 2020 införs detta för biljettypen "enkelbiljett till fullt pris".
- Pilot för nytt SL-kort kopplat till nästa biljettsystem

Under 2019 påbörjade trafikförvaltningen ett antal pilotförsök inom området kombinerad mobilitet tillsammans med trafikoperatörer, innovatörer och entreprenörer. Detta arbete fortsätter under 2020. Syftet är att lära och utveckla såväl förhållningssätt som modeller för fördjupad och breddad verksamhet inom området kommande år. Det kan handla om allt ifrån kombinerade biljetter som innehåller resor med samtliga trafikslag liksom smarta applösningar eller möjligheten att paketera tjänster och erbjudanden i vilka SL-resan blir en viktig utgångspunkt. Åtgärder för att öka kollektivtrafikens attraktivitet och andelar av de motoriserade resorna ska utredas.

Trafikleveransen förutsätter vidare en väl fungerande anläggning, den måste vara robust och ändamålsenlig. För att säkra kvalitet och leverans i anläggningen framåt

genomförs även fortsatta insatser för digitalisering av verksamheten. Trafikförvaltningen vidareutvecklar IT-stödet i takt med nya trafik- och infrastruktursatsningar och ser till att organisationen ligger i digitaliseringens framkant i syfte att göra kollektivtrafiken mer attraktiv och verksamheten mer effektiv. Samarbetet mellan trafikförvaltningen, trafikverket och MTR som startades upp under 2019 i syfte att förbättra järnvägens funktionalitet och därmed minska störningar i trafiken har gett ett gott resultat och samarbetet fortsätter under 2020. Vidare ska förberedelsen inför nytt underhållsavtal prioriteras. Säkerhetsarbetet har, och ska även framgent ha, hög prioritet. Arbetet med brandskydd fortsätter under 2020.

Indikator	Beslutat av	Mål 2020	RF Mål 2020
Nöjda resenärer - allmän kollektivtrafik	Regionfullmäktige	>=78%	>=78%
Nöjda resenärer - tunnelbana	Nämnd	>=79%	
Nöjda resenärer - pendeltåg	Nämnd	>=70%	
Nöjda resenärer - lokalbanor	Nämnd	>=85%	
Nöjda resenärer - busstrafik	Nämnd	>=77%	
Nöjda resenärer - båtpendel	Nämnd	91%	
Nöjda resenärer - allmän skärgårdstrafik	Regionfullmäktige	>=96%	>=96%
Punktlighet - tunnelbana	Nämnd	>=96,6%	
Punktlighet - pendeltåg	Nämnd	>=93%	
Punktlighet - lokalbanor	Nämnd	>=96,4%	
Punktlighet - busstrafik	Nämnd	>=90%	
Punktlighet - båtpendel	Nämnd	>=90%	
Punktlighet - skärgårdstrafik	Nämnd	>=90%	

Uppdrag	Status
Utveckla service och intäkter i kollektivtrafiken	
Genomföra en satsning med ökad närvaro av personal i mobila kundservicefunktioner.	
Upphandla och på prov installera plattformsbarriärer	
Utreda förbättrad möjlighet att integrera cykeln i kollektivtrafiken	
Utreda påstigning genom bussens alla dörrar	
Samordning av utvecklingen av smarta mobilitetslösningar i Stockholmsregionen	
Försök med digitala försäljningsombud	
Utreda nya pendelbåtslinjer	

Uppdrag	Status
Utreda möjligheten att låta en operatör utveckla en station kommersiellt	–
Utredning av stombuss 4 ska genomföras	–

TN Aktivitet	Status
Fortsätta arbeta för förändrad lagstiftning i syfte att öka tillförlitligheten i pendeltågstrafiken	–
Fortsätta vara pådrivande gentemot staten för att skapa rättsliga möjligheter att sätta upp kameror på bussar	–
Samverkan med trafikverket och MTR avseende pendeltågstrafiken	–
Försök med möjlighet att medföra cykel på lokalbanor under lågtrafik	–
Förbättra den digitala realtids- och trafikstörningsinformationen	–
Försök med månatliga autogirobetalningar vid tecknande av årskort för studenter	–

TF Aktivitet	Status
Digital transformation	▶
Nästa biljettsystem	!
Förbättra brandskyddet i tunnelbanan	▶
Utbyggnad Tunnelbana UTB	▶
Roslagsbanans utbyggnad	▶
Tvärbana norr Kistagrenen	▶
Trafikaffärer	▶
Trafikpåverkande åtgärder	▶
Effektiviserad tillgångsförvaltning	!
Förbättrad trafik- och störningsinformation	▶
C20 Midlife upgrade	▶
C30, Röda linjens uppgradering	▶

5.1.2 Trygga resor

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

Över tid har den upplevda tryggheten i kollektivtrafiken ökat. Otryggheten påverkar dock människors resande och val av färdmedel. Statistiken visar att alltför många resenärer känner sig otrygga när de reser ensamma i kollektivtrafiken på kvällar och nätter. Särskilt utmärkande är att kvinnor känner sig mer otrygga. Därför är fortsatta trygghetsinsatser, särskilt för att öka kvinnors trygghet, viktiga.

Arbetet med trygghetsinsatser kommer att fortgå 2020 genom bland annat följande arbete:

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

Indikator	Beslutat av	Mål 2020	RF Mål 2020
Andel resenärer som känner sig trygga i allmän kollektivtrafik på land och med pendelbåtar	Regionfullmäktige	>=79%	>=79%
Andel trygga resenärer i allmän kollektivtrafik i skärgårdstrafiken	Nämnd	>=96%	

Uppdrag	Status
Försök med flexibla nattstopp i busstrafiken	▶

TN Aktivitet	Status
Fortsätta verka för att få tillbaka polisen i kollektivtrafiken och tunnelbanan	–
Fortsatt höga ambitioner för trygghetsarbetet	–
Särskilt arbeta med insatser för att öka kvinnors trygghet.	–
Utveckla trygghetscentralen och bygga ut trygghetskameror i trafiken	–
Samverka med fastighetsägare och kommuner för tryggare miljöer i anslutning till stationer	–
Ett test med flexibla nattstopp	–
Tillgängliggöra kollektivtrafikens ytor för kulturaktörer	–
Tillsammans med Trafikverket rusta upp vissa pendeltågsstationer och planeringsfasen kring pendeltågsstationerna Märsta, Sundbyberg, Årstaberg och Södertälje C ska fortsätta.	–

TF Aktivitet	Status
Trygghet	

5.1.3 Effektiva resor

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

För att uppnå målet effektiva resor måste produktiviteten och effektiviteten i verksamheten öka och kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna öka.

En viktig utgångspunkt för kommande års arbete är att ekonomin är långsiktigt hållbar och att resurserna används effektivt. Arbetet med att effektivisera avtal och verksamhet ska fortsätta så att kostnader hålls nere samtidigt som kollektivtrafiken bibehåller sin goda kvalitet, som en del i detta arbete kommer trafikförvaltningen arbeta med att ta fram mätetal för att kunna mäta effektivitet och produktivitet.

För att uppnå god kvalitet på effektiviseringar i trafiken krävs en lång framförhållning med kommuner och trafikoperatörer. Avtalskonstruktionerna med trafikoperatörer medför svårigheter att genomföra hastigt påkomna effektiviseringar utan att samtidigt göra avkall på önskad kostnadseffektivitet och tillfredställande leverans av trafik.

Trafikförvaltningen har möjlighet att genomföra effektiviseringar inom ramen för den konkurrensutsättning som sker i upphandlingar. I nya affärer kan trafikförvaltningen skapa effektiva incitamentsstrukturer och sätta kvalitetskrav på en nivå som är ekonomiskt hanterbara. En omförhandling av redan överenskomna kvalitetsnivåer i befintliga kontrakt är mer ineffektivt då det sker utan konkurrens och är relativt trögrörligt.

Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna måste öka i högre takt i syfte att nå både klimatmål och framkomlighetsmål. Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna mäts vart fjärde år, nästa resultat för 2019 väntas komma i början av 2020. Av de parametrar som ingår i beräkningen av marknadsandel har trafikförvaltningen enbart rådighet över planeringen av kollektivtrafiken. Marknadsandelen beror av andra parametrar som markanvändning och hur attraktivt det är att resa med bil. För att nå målet behöver trafikförvaltningen samverka med andra och förmå andra planerande aktörer att genomföra nödvändiga åtgärder. Åtgärder för att öka kollektivtrafikens andelar av de motoriserade resorna kommer att fortsätta att utredas under 2020.

Genom att följa antalet påstigningar i kollektivtrafiken i förhållande till folkmängden kan trafikförvaltningen få indikationer om hur benägenheten att resa kollektivt utvecklas.

Indikator	Beslutat av	Mål 2020	RF Mål 2020
Kostnad per personkilometer, SL-trafiken	Regionfullmäktige	<=3,35kr	<=3,35kr
Tusental påstigande en vanlig vardag (kollektivtrafik på land)	Regionfullmäktige	>=3 037	>=3 037
Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna (RUFS)	Regionfullmäktige	>=51,5%	>=51,5%
Antal genomsnittligt påstigande en vanlig vardag (tusental) – Tunnelbana	Nämnd	1 300	
Antal genomsnittligt påstigande en vanlig vardag (tusental) – Pendeltåg	Nämnd	377	
Antal genomsnittligt påstigande en vanlig vardag (tusental) – Lokalbanor	Nämnd	190	
Antal genomsnittligt påstigande en vanlig vardag (tusental) – Busstrafik	Nämnd	1 170	
Antal påstigande - allmän kollektivtrafik på vatten – total	Nämnd	>=6 463	
Antal påstigande - allmän kollektivtrafik på vatten - Skärgårdtrafik (tusental)	Nämnd	>=1 843	
Antal påstigande - allmän kollektivtrafik på vatten - Båtpendel (tusental)	Nämnd	>=4 620	

Uppdrag	Status
Åtgärder för att öka kollektivtrafikens attraktivitet ska utredas.	
Ta fram en uppdaterad utvecklingsplan	
Säkerställa en effektivare och mer kapacitetsstark drift och bättre upphandlingar	
Ta fram mätetal för effektivitet, produktivitet och nytta vid satsningar	

5.1.4 Hållbara resor

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

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

Fortsatt arbete sker i Waxholms Ångfartygs AB med att successivt byta ut de fossila bränslena mot förnybara alternativ för att, senast år 2030, bli helt fossilfria under

förutsättning att det historiska tonnaget kan säkras. Från 2020 kommer trafikförvaltningen, som ett led i att minska miljöpåverkan, öka andelen HVO i bränslet från 20 procent till 50 procent.

Hållbara resor förutsätter även ett hållbart byggande. Inom ramen för Miljöprogram 2017-2021 samt trafikförsörjningsprogrammet arbetar trafikförvaltningen med att

- beakta och begränsa klimatpåverkan från byggprocessen i bygg- och anläggningsprojekt
- öka materialåtervinningen i bygg- och anläggningsprojekt
- genomföra åtgärder för att förebygga avfall.
- öka andelen material och produkter som används vid ny- och ombyggnation enligt Byggvarubedömningens kriterier

Indikator	Beslutat av	Mål 2020	RF Mål 2020
Uppfyllnad av miljömål i miljöprogram	Regionfullmäktige	>=80%	>=80%
Uppfyllnad av miljömål i trafikförsörjningsprogrammet	Regionfullmäktige	>=58%	>=58%
Energianvändning per personkilometer	Nämnd	0,203Kwh/pkm	
Andel förnybar energi i fastigheter	Nämnd	93%	
Energianvändning per kvadratmeter	Nämnd	212Kwh/kvm	
Minskning i utsläpp av partiklar från allmän kollektivtrafik på väg och vatten samt särskild kollektivtrafik	Nämnd	>=50%	
Andel förnybar energi i kollektivtrafiken	Regionfullmäktige	>=93%	>=93%
Minskning i utsläpp av kväveoxider från allmän kollektivtrafik på väg och vatten samt särskild kollektivtrafik	Nämnd	>=50%	

TN Aktivitet	Status
Bredda elektrifieringen av busstrafiken	–
Ställa om sjötrafiken till fossilfria drivmedel	–
Göra nyinvesteringar i depåer och att anpassa depåerna till förnybara drivmedel (busstrafiken)	–

5.1.5 Tillgänglig och sammanhållen region

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

Stockholms befolkning beräknas växa med 50 procent de kommande 30 åren. Kollektivtrafiken, som är en viktig del i Region Stockholms uppdrag, utvecklas därför i hög takt och med omfattande ambitioner. Trafikförvaltningen kommer att i enlighet med överenskommelsen att tidigarelägga objekt inom ramen för Sverigeförhandlingen påbörja arbetet med Roslagsbanan till City och Spårväg syd. Slussen byggs om för att bland annat skapa en effektiv bytespunkt för kollektivtrafikresenärer och trafikförvaltningen säkerställer att kollektivtrafikens krav blir omhändertagna samt att kollektivtrafiken fungerar under hela byggprocessen.

I slutet av 2019 kommer utredningen om kollektivtrafikförsörjningen av den framväxande Norra Djurgårdstaden att bli klar där en förlängning av Spårväg City till Ropsten särskilt prövas. Med den som grund ska trafikförvaltningen på uppdrag av trafiknämnden bjuda in Stockholms stad och Lidingö stad till dialog för att gemensamt kunna planera, finansiera och genomföra en kapacitetsstark kollektivtrafikförsörjning till Norra Djurgårdsstaden. En förutsättning utöver statsbidrag är att Lidingö stad och Stockholms stad bidrar ekonomiskt till projektets förverkligande.

Arbetet med att forma framtidens skärgårdstrafik fortsätter under 2020.

Hösten 2020 öppnar det nya Spårvägsmuseet och en ny plats för möte och dialog med länets invånare erbjuds.

Arbetet med systemanalyser, samt analys av regionens behov av kollektivtrafik lägger grunden för goda vägval som stödjer framtidens leverans av kollektivtrafik. Att integrera arbetet med dessa i trafikförvaltningens gemensamma helhet, för att bygga en robust framtid, är prioriterat under 2020.

Uppdraget att utreda nya koncept och riktlinjer för kollektivtrafiken på landsbygden beräknas bli klart under 2019 och under 2020 kommer anropstyrd trafik att börja införas i busstrafikupphandlingar.

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

Framkomlighet och tillgänglighet går hand i hand i kollektivtrafiken. Höga krav ska ställas på både städning och klottersanering samt på fungerande hissar och rulltrappor, bland annat genom utbytesprogrammet för hissar och rulltrappor, som ska utvecklas digitalt i syfte att förebygga och snabbare upptäcka samt åtgärda fel på hissar och rulltrappor. Hinder som utestänger exempelvis äldre och personer med funktionsvariationer från kollektivt resande ska undanröjas. Som en del i detta arbete kommer trafikförvaltningen under 2020 fortsätta med arbetet att upphandla och på

prov installera plattformsbarriärer. På så sätt skapas ett mer säkert, inkluderande och jämlikt samhälle.

Under 2020 kommer två fartyg att gå på varv för livstidsförlängning och tillgänglighetsanpassning.

Indikator	Beslutat av	Mål 2020	RF Mål 2020
Fullt tillgänglig linje eller bytespunkt (exkl. båttrafik)	Regionfullmäktige	>=80%	>=80%
Indikator att utveckla: Kollektivtrafikens restid mellan regionala stadskärnor och Arlanda flygplats ska vara konkurrenskraftig med bilens restid (RUFS)	Regionfullmäktige	50%	
Indikator att utveckla: Teknisk tillgänglighet till hissar och rulltrappor	Regionfullmäktige		

Kollektivtrafikens restid mellan regionala stadskärnor och Arlanda flygplats ska vara konkurrenskraftig med bilens restid (RUFS), andel av de regionala stadskärnorna som har en restidskvot under 1,5. Målvärde 2020 50 %.

Teknisk tillgänglighet till hissar och rulltrappor . Trafikförvaltningen tar fram en exakt definition och målvärde under 2020.

Uppdrag	Status
Tunnelbanestation Hagalund, Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan, Spårväg syd och Roslagsbanan till City	▶
Nya koncept för kollektivtrafik på landsbygden	▶
Tillträde kommersiella aktörer i SL:s reseplanerare	▶
Slutföra utredning om kollektivtrafikförsörjningen av Norra Djurgårdsstaden.	▶

TN Aktivitet	Status
Utbytesprogram för hissar och rulltrappor ska utvecklas digitalt	–
Ledsagning och förstärkning av taktila ledstråk	–
Samordning mellan landtrafikens och sjötrafikens tidtabeller	–
Tillgänglighetsarbete i skärgårdstrafiken	–
Inleda förhandling med berörda parter om framtida kollektivförsörjning till Norra Djurgårdsstaden	–
WÅAB, integrera privat linje trafik i reseplaneraren samt förtydliga och förenkla tidtabeller	–
Ansvar för att bevara tidstypisk arkitektur och utformning för eftervärlden	–

TF Aktivitet	Status
Slussen	▶
Nya Spårvägsmuséet	▶

TF Aktivitet	Status
Utredning och planering Roslagsbanan till City enligt överenskommelse om tidigareläggning och förskottering	–
Utredning och planering Spårväg syd enligt överenskommelse om tidigareläggning och förskottering	–

6 Intern kontroll och regelefterlevnad

6.1 Resultat och analys från riskbedömningen

Enligt Trafikförvaltningens rutin för framtagande av interkontrollplan för ett visst verksamhetsår görs riskanalyser både på avdelningsnivå i verksamheten och av Trafikförvaltningens ledningsgrupp avseende övergripande styrningsfrågor och med syftet att redovisa ledningens risktolerans.

Förvaltningschefen tar beslut om vilka av identifierade risker som bedöms ha störst verksamhetsövergripande påverkan där åtgärder alternativt kontroller behöver följas under kommande verksamhetsår varvid dessa risker ligger till grund för verksamhetens plan för intern kontroll.

Analys av Trafikförvaltningens arbete med riskhantering visar sammanfattningsvis att identifierade risker med störst påverkan på verksamheten är kopplade till målen avseende attraktiva resor samt hållbar investeringsutveckling. Vidare återfinns risker med potentiell påverkan på målen avseende ett resultat i balans och attraktiv arbetsgivare. Analysen visar att verksamheten primärt har utmaningar avseende kontrollen av anläggningar och fordon, arbetet med åtgärder avseende brandskyddet, att säkerställa att investeringar når effektmål, kravställningen då Trafikförvaltningen inte ensamt är byggherre, att kostnadsmedvetenheten och uppföljning behöver stärkas samt vad gäller kompetensförsörjning. Framtagna kontroller och åtgärder syftar till att bevaka eller minska sannolikheten och/eller konsekvensen för att risker materialiseras inom dessa områden.

En övergripande slutsats av den fördjupade analysen visar på att riskarbetet i vissa avseenden identifierat s.k. systemrisker vilket kräver åtgärder inom flera delar av verksamheten. För dessa risker har utsedd riskägare ansvaret för framdriften inom beslutade åtgärder men även andra verksamhetsdelar kommer vara involverade i arbetet. För det framtida arbetet med förvaltningens riskhantering kommer en uppdaterad metodik etableras där förvaltningens förmåga till proaktiv riskhantering kommer stärkas vilket kommer vara en del i att hantera beskriven risk avseende brister i förvaltningens beslutsunderlag.

6.2 Regelefterlevnad

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

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

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

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

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

Informationssäkerhet
Målet med trafikförvaltningens informationssäkerhetsarbete är att verksamheten arbetar systematiskt utifrån Region Stockholms ledningssystem och säkerställer adekvat skydd för förvaltningens information. Projektet effektivare region ser över styrande dokument inom bland annat informationssäkerhetsområdet. Trafikförvaltningens styrande dokument ska successivt harmoniseras med de centralt uppdaterade styrdokumenten, eller helt eller delvis ersättas av dessa.

Grunden för trafikförvaltningens informationssäkerhetsarbete är informationssäkerhetsklassning av de informationsmängder som skapas och hanteras inom olika verksamhetsdelar. Utifrån klassningen skall skyddsbehov i IT-tjänster och IT-system definieras och fastställas. Utbildningsstrukturen för medarbetare, konsulter och entreprenörer har setts över och nya utbildningsinsatser har tagits fram för flera områden.

Trafikförvaltningens handlingsplan för informationssäkerhetsområdet sträcker sig fram till 2021 och omfattar bland annat föreslagna organisatoriska förändringar, resurstillsättningar och förändrade processer för ett ändamålsenligt informationssäkerhetsarbete, i linje med Region Stockholms centrala direktiv och styrande dokument.

Säkerhet och krisberedskap
Med anledning av den nya kamerabevakningslagen kommer trafikförvaltningen att ta initiativ till utökad kamerabevakning med trygghetskameror även inom busstrafikens

och spårvägstrafikens knutpunkter. Även kameraövervakning av icke publika områden i trafiksystemet planeras i syfte att stävja klotter, vandalisering och antagonistiska handlingar.

Under 2020 går arbetet vidare med att utreda vilka entreprenörsavtal som kan vara i behov av så kallad säkerhetsskyddad upphandling. Arbetet med säkerhetsskyddet kommer att pågå under hela planperioden.

Inom anläggningsskyddsområdet har en risk- och sårbarhetsanalys genomförts rörande trafikförvaltningens byggnader och anläggningar med perspektivet hur kritiska dessa är för trafikdriften av tunnelbanan. Resultatet av denna analys kommer att implementeras i bland annat trafikförvaltningens säkerhetsstyrande dokument. Inom brandskyddsområdet har ett omfattande arbete genomförts med att kartlägga brandskyddsnivån inom tunnelbanan. Resultatet av detta arbete implementeras löpande och kommer att fortsätta under 2020 och kommande år under planperioden.

Inom ramen för den återupptagna totalförsvarsplaneringen kommer såväl alternativa som skyddade ledningsplatser att utredas i samverkan med Region Stockholm Säkerhet och beredskap. Även behovet av krigsplacering av viss nyckelpersonal hos trafikförvaltningen och entreprenörerna kommer att utredas under 2020 och resten av planperioden.

I syfte att långsiktigt optimera strategisk samverkan mellan trafikförvaltningen och polismyndigheten, avses en särskild samverkansöverenskommelse myndigheterna emellan att träffas under 2020.

Anti-korruption
Inom Region Stockholm finns antagna riktlinjer för anti-korruption och representation samt en anti-korruptionspolicy. Syftet med riktlinjen är att konkretisera regionens anti-korruptionspolicy och förtydliga vad som anses olagligt eller olämpligt när man erbjuds förmåner och gåvor från personer eller företag som man har att göra med i tjänsten. Därutöver belyses frågor om mutor och jäv. Inom Region Stockholm finns även sedan juni 2019 en central visselblåsarfunktion. Funktionen är avsedd för allvarliga oegentligheter/ missförhållanden t.ex. lagbrott och allvarliga avsteg från Region Stockholms styrande dokument. Anmälaren har möjlighet att vara anonym.

Ett annat styrande dokument som trafikförvaltningen förbundit sig att följa är FN:s Global Compact där princip nummer 10 lyder ”företag ska arbeta mot alla former av korruption inklusive utpressning och mutor”.

Ett tredje viktigt kompletterande styrdokument i arbetet mot korruption är trafikförvaltningens förhållningssätt avseende muta och andra oegentligheter. Styrdokumentet gäller för alla anställda och konsulter inom trafikförvaltningen, SL,

och Waxholmsbolaget. Syftet är att främja en god kultur och motverka oegentligheter inom trafikförvaltningen.

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

Trafikförvaltningen vill inte bara förhindra att korruption i snäv bemärkelse förekommer, utan vill även bedriva en verksamhet som är helt fri från alla typer av korruption och beteenden som kan skada allmänhetens förtroende. Trafikförvaltningens arbete ska bedrivas med fokus på beställarrollen. Det får aldrig finnas grund för att ifrågasätta trafikförvaltningens professionalism och objektivitet.

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

Miljö
Trafikförvaltningens miljöarbete tar utgångspunkt i Miljöprogram för Region Stockholm 2017-2021, och det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Under 2020 planeras utredningar med betydelse för miljöarbetet att färdigställas bland annat och utredningar om energieffektiviseringar i fastighetsbeståndet. Trafikförvaltningen arbetar vidare med att utveckla och förvalta miljöledningssystemet enligt nya ISO14001:2015. Ett flertal investeringar för minskat buller från spårtrafiken genomförs. Arbetet med att öka inslaget av förnybart drivmedel i trafiken fortsätter. Under 2020-2022 är fokus på möjliga åtgärder inom sjötrafiken och dieseldrivna arbetsfordon inom spårtrafiken.

Underhåll av fordon och infrastruktur är viktigt för att förebygga buller och därför är det viktigt att ändra arbetssätt vilket är möjligt med t.ex. QTMS (Quiet Track Monitoring System). Med ett digitalt tekniskt system för spårövervakning får trafikförvaltningen direkt information om fel och brister i anläggningen vilket på sikt kan leda till förbättrat underhåll och minskat buller till omgivningen.

Social hållbarhet
Trafikförvaltningen, liksom hela Region Stockholm, arbetar utifrån en definition av hållbar utveckling som handlar om att säkerställa goda livsvillkor för alla människor,

nu och i framtiden. För trafikförvaltningen handlar det i första hand om att se till att invånarna i länet får tillgång till en väl fungerande och hållbar kollektivtrafik. Trafikförvaltningen arbetar med målen i den regionala utvecklingsplanen (RUFS) och det regionala trafikförsörjningsprogrammet (TFP), samt kraven i Region Stockholms uppförandekod för leverantörer. För att nå de beslutade målen arbetar trafikförvaltningen aktivt och systematiskt för att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig, säker och trygg – oavsett kön, ålder, funktionsnedsättning eller etnisk bakgrund.

Jämlikhet och jämställdhet
Jämlikhet och jämställdhet ingår i trafikförvaltningens utbildningsprogram avseende social hållbarhet, reviderade riktlinjer för social hållbarhet och trafikförvaltningens metod för sociala konsekvensbeskrivningar. En ny rapport (Communication on progress) ska tillställas FN:s sekretariat för Global Compact. Samma rapport ska även tjäna som trafikförvaltningens hållbarhetsrapport i enlighet med den nya lagstiftningen om hållbarhetsrapportering.

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

Nationella minoriteter och minoritetsspråk
Trafikförvaltningens arbete med nationella minoriteter och minoritetsspråk pågår inom ramen för Region Stockholms övergripande kommunikationsuppdrag.

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

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

Arbete för tillgänglighet
Arbetet fortsätter med att göra den allmänna kollektivtrafiken tillgänglig för alla resenärsgrupper. Genom regelbunden samverkan med funktionshinders- och

pensionärsorganisationer prioriteras och säkerställs kvaliteten inom kvarvarande tillgänglighetssatsningar. Tillgänglighetsarbetet följs upp med hjälp av tillgänglighetsdatabasen enligt fastställda kriterier enligt indikator ”Fullt tillgänglig linje eller bytespunkt”. Samverkan inom FUT sker med utsedda representanter från funktionshindersorganisationerna i en resursgrupp. Den obligatoriska tillgänglighetsutbildningen för trafikförvaltningens anställda fortsätter som planerat.

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

7 Verksamhetstal

7.1 Avtal och överenskommelser

Fyra busstrafikavtal (Norrort, Norrtälje, Nacka Värmdö, Huddinge/Botkyrka/Söderort), och trafikavtalet för Roslagsbanan upphandlas under 2019-2020 med trafikstart från 2021. Vidare kommer trafikaffärens studiefas för tunnelbanan pågå fram till mars 2020, därefter påbörjas upphandlingsfasen gällande nytt trafikavtal med trafikstart 2023. Option finns för möjlig förlängning av bussavtal Innerstaden/Lidingö 2022, bussavtal Handen/Tyresö/Nynäshamn 2023 och spårvägsavtal Lidingöbanan/Spårväg City 2022.

Ett nytt avtal för skärgårdstrafik (E39B) för mellersta skärgården, omfattande 80% av total skärgårdstrafik, är under implementering hösten 2019. Avtalet sträcker sig till år 2028. Ett nytt pendelbåtsavtal linje 80 har tecknats med rederi AB Ballerina. Avtalet löper över sex år, från årsskiftet 2019/2020. Två nya pendelbåtsförsök är beslutade. Under hösten 2020 startar Waxholm/Rindö – Stockholm. Under 2022 startar Värmdö /Ålstäket – Stockholm. Waxholmslinjen kommer bedrivas med befintligt tonnage medan andra Värmdölinjen kräver ny upphandling som inkluderar tonnage. Under 2020 sker även en ny upphandling av godstrafiken inom Sjötrafik.

Under 2020 startar även nya avtal upp inom kundtjänst, trafikmätningar och för trygghetsskapande insatser för utsatta grupper i kollektivtrafiken. Efter flera års förberedelser och en omfattande upphandling kommer trafikförvaltningen under 2020 att övergå till ett nytt avtal för IT-drift. Under första halvåret bedrivs ett transitionsprojekt tillsammans med den nya leverantören CGI. Nuvarande underhållsavtal UH2012 löper ut årsskiftet 2021/22 och under 2020 avser trafikförvaltningen genomföra upphandling för det nya avtalet UH2022.

7.2 Resande kollektivtrafik

Resande kollektivtrafik (totalt tusental)	Utfall 2018	Budget 2019	Budget 2020	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023
Kollektivtrafik på land, påstigande	2 744	2 936	3037	3084	3142	3199
Kollektivtrafik på vatten, passagerare***	5 698	6 090	6463	6991	7150	7315

*** Innefattar skärgårdstrafik och pendelbåtslinjer.

Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna måste öka i högre takt för att nå klimatmål och framkomlighetsmål. Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna mäts vart fjärde år. Genom att följa antalet påstigningar i kollektivtrafiken i förhållande

till folkmängden kan vi få indikationer om hur benägenheten att resa kollektivt utvecklas. Målet i trafikförsörjningsprogrammet har använts som styrande och prognoser på trafikslagsnivå kompletterar genom att sätta måltal för respektive trafikslag för resandet.

Resandet förväntas öka bland annat till följd av en positiv befolkningsutveckling, ett utvecklat trafikutbud och utökad turtäthet. Målen för resandet är utmanande att nå, främst beroende på framkomlighetsproblematiken för buss samt investeringar och underhållsåtgärder som kräver avstängningar och därmed påverkar resandet (tunnelbana och roslagsbanan).
Övrigt som påverkar resandeutvecklingen:

- Samplanering av bostäder och kollektivtrafik kommer att skapa goda förutsättningar ju närmare 2030 vi kommer
- Trängselskatter, miljödebatt mm påverkar
- Byggstök under många år framöver
- Ökat fokus på framkomlighetsproblemen för buss
- Trafikförvaltningen har inte rådighet över förutsättningarna för primärt busstrafikens framkomlighet
- Nybyggnation som gynnar biltrafik mer än kollektivtrafik (tex Förbifart Stockholm)
- Kapacitetsutnyttjandet är högt, det finns inte så mycket mer kapacitet att ta av. Allt är fullt i max-timmen.

Målet för kollektivtrafik på vatten är exklusive de nya försöken med pendelbåtar. Pendelbåtstrafikens linje 80 förväntas öka tack vare utökad trafik samt fortsatt hög inflyttning till trafikerad linje inom främst Nackalandet. För linje 80 ökar även kapaciteten genom större fartyg. Högre tillgänglighet för pendelresenärer erhålls tack vare tätare trafik och längre trafikdygn. Den stora utmaningen inom pendeltrafiken är det minskade resandet för Linje 82, Djurgårdslinjen. Skärgårdstrafik beräknas få begränsad tillväxt, utbudsnivån är motsvarande 2019 års nivå.

8 Ekonomi

8.1 Resultatbudget

Resultaträkning: Trafikförvaltningens resultat 2018, budget 2019 och budget 2020 med planår. Verksamhetsinterna intäkter och kostnader ingår ej.

Resultaträkning Mkr	Utfall 2018**	Budget 2019	Budget 2020	Budget 2021	Budget 2022	Budget 2023
Verksamhetsanslag	9 263	9 487	9 794	10 107	10 432	10 760
Biljettintäkter	8 283	8 625	9 308	9 576	9 853	10 125
Uthyrning fordon	1 406	1 387	1 388	1 377	1 366	1 359
Uthyrning lokaler	774	816	870	977	1 023	1 028
Reklamintäkter	355	352	419	426	432	438
Övriga intäkter	1 325	1 275	1 152	1 221	1 283	1 300
Verksamhetens intäkter	**21 406**	**21 943**	**22 931**	**23 684**	**24 387**	**25 011**
Personalkostnader	-748	-854	-924	-945	-962	-982
Köpt landtrafik (SL)	-12 351	-13 086	-13 900	-14 502	-15 051	-15 564
Köpt sjötrafik (WÅAB)	-352	-363	-426	-433	-467	-474
Drift och underhåll	-2 111	-2 387	-2 322	-2 448	-2 414	-2 385
Övriga kostnader	-1 997	-1 018	-1 001	-777	-759	-745
Verksamhetens kostnader	**-17 500**	**-17 707**	**-18 573**	**-19 105**	**-19 653**	**-20 150**
Avskrivningar	-3 205	-3 302	-3 462	-3 736	-3 922	-4 069
Finansnetto	-189	-534	-493	-438	-408	-388
Resultat*	**512**	**400**	**404**	**404**	**404**	**404**

** Avser resultat före bokslutsdispositioner och skatt.*

*** Utfall 2018 är nedjusterade med färdjänstverksamhetens värden i jämförelsesyfte.*

Ekonomiska förutsättningar

Kollektivtrafiken och trafikförvaltningen står inför ekonomiska utmaningar. Behoven växer i regionen samtidigt som skatteunderlaget inte ökar i samma takt. För att möta utmaningarna krävs även fortsättningsvis mycket stort fokus på ekonomisk hushållning, ett kontinuerligt effektiviseringsarbete samt ordning och reda i verksamheten.

Stora anläggningar som inom planperioden aktiveras och en fortsatt hög investeringstakt gör att avskrivningskostnaderna kommer att öka. Utbyggnaden medför också ett ökat lånebehov vilket ökar förvaltningens räntekostnader. Därtill kommer ökade driftkostnader till följd av en större anläggning, ett ökat trafikutbud samt bevakning av annan parts byggande i närområdet. De budgeterade ramarna för 2020 och framåt förutsätter ett kontinuerligt arbete med effektiviseringar, en ökad kostnadseffektivitet i planeringen, utvecklingen och genomförandet av befintlig och tillkommande trafik, samt nya former av intäktsförstärkningar.

Trafikförvaltningen[4] går in i år 2020 med en budget i balans. Budgeten baseras på de ekonomiska ramar som angetts för trafiknämnden/trafikförvaltningen i Regionens budget 2020 samt regionledningskontorets anvisningar. Därtill baseras biljettintäkternas nivå på en resandeökning om cirka 1,6 procent. För planåren krävs en effektivisering av verksamheten och/eller en intäktsförstärkning om 250 mkr år 2021 och ytterligare 50 mkr år 2022 för att nå de resultatkrav som angetts i regionens budget 2020.

De främsta riskerna mot en ekonomi i balans är ett högre ränteläge, högre indexutveckling samt en lägre resandeutveckling än antaget i budgeten. Därutöver kan nämnas investeringsprojektens driftpåverkan, som är svår att förutse. En del investeringsutgifter kan redovisningsmässigt inte klassas som investering och bokförs därför direkt på resultatet. Driftsättningen av de nya anläggningarna kan medföra att äldre anläggningar med restvärden behöver utrangeras och kostnadsföras. Budgeten inkluderar samtliga kända driftpåverkande poster från investeringsprojekten, samt ett reserverat utrymme för utrangeringar på 100 mkr per år.

Nedan följer en analys av resultatradernas utveckling över åren.

8.1.1 Intäkter

Verksamhetsanslag
Verksamhetsanslaget ökar med 3,2 procent från 2019 till 2020 samt för planåren 2021-2023, i enlighet med Region Stockholms budget 2020. Skattefinansieringsgraden[5] 2018 var 46,8 procent och beräknas uppgå till 46,3 procent år 2020 för att öka marginellt till 46,6 procent år 2023.

Biljettintäkter
Biljettintäkterna uppgår till 9 308 mkr i budget 2020, vilket är en ökning med 7,9 procent, 683 mkr, jämfört med budget 2019. Under 2019 har intäktsökningen i SL-trafiken varit något högre än förväntat, vilket ger en högre bas för beräkning av budget 2020. Under 2020 förväntas resandet öka med 1,6 procent. I enlighet med Region Stockholms budget 2020 höjs biljettpriserna vilket beräknas ge ett tillskott år 2020 med cirka 360 mkr för SL-trafiken och med knappt 10 mkr för skärgårdstrafiken (WÅAB).

I regionfullmäktige 20 november 2019 togs beslut om en taxehöjning från och med 3 januari. För resor i SL-trafiken innebär det bland annat en höjning år 2020 med 40 kronor till 930 kronor för en 30-dagarsbiljett vuxen (4,5 procent). Priserna i WÅAB har

[4] Med trafikförvaltningen avses i detta avsnitt trafikförvaltningen inklusive AB SL med dotterbolag. Den särskilda resultatenhet som förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) ansvarar för rapporteras separat av FUT. En specifikation över resultat och balansräkning för SL-koncernen återfinns i bilaga 1.
[5] Skattefinansieringsgraden 2018 avser trafikförvaltningen inklusive SL-koncernen. Färdtjänsten har justerats bort i jämförelsesyfte.

varit oförändrade sedan 2017 och 30-dagarsbiljetten höjs därför med 140 kronor till 930 kronor. De nya taxenivåerna (bilaga 3-4) är inarbetade i budgeten liksom en harmoniserad prissättning för enkelbiljetter i SL-trafiken från och med 2020.

Biljettintäkternas utveckling är en viktig komponent i trafikförvaltningens finansiering. I planåren 2021-2023 förutsätts en genomsnittlig intäktsförstärkning med 2,9 procent per år baserat på förutsättningarna i Regionens budget 2020 samt en uppskattad resandeökning (volym) till 1,5 procent årligen i SL-trafiken. Resandeökningen i skärgårdstrafiken bedöms bli marginell.

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 fordonsuthyrning, bränsle, lagerartiklar och externa driftprojekt.

Utöver intäkter från vidarefakturering tillkommer intäkter från lokaler, reklam och medfinansiering. Reklamintäkterna budgeteras till 419mkr, en ökning med 19 procent i jämförelse med budget 2019, kopplad till reklamavtalet med Clear Channel. De samlade övriga intäkterna uppgår till 3 829 mkr i budget 2020, vilket är i nivå med såväl utfall 2018 som budget 2019. I planperioden 2021-2023 ökar intäkterna något främst till följd av hyresintäkter från den nya bussdepån Tomteboda.

8.1.2 Kostnader

Verksamhetens kostnader ökar med i genomsnitt 3,4 procent mellan utfall 2018 och budget 2020. Från 2020 till 2023 beräknas verksamhetens kostnader att utvecklas med i genomsnitt 2,8 procent per år. Planårens utveckling förutsätter en effektivisering av verksamheten, givet de ekonomiska ramarna för trafikförvaltningen i Regionens budget, om ca 250 mkr år 2021 och ytterligare 50 mkr år 2022. Kapitalkostnaderna ökar med i genomsnitt 3,9 procent per år från 2018 till 2023. Utvecklingstakten är dock något lägre än tidigare bedömningar till följd av ett lägre ränteläge, se vidare nedan under Kapitalkostnader. Den genomsnittliga totala kostnadsutvecklingen uppgår därmed till 3,3 procent mellan 2018 och 2023. I dessa tal har jämförelsestörande poster år 2018 inom trafik, utrangeringar och finansnetto exkluderats.

Köpt trafik
Kostnaderna för den samlade köpta trafiken inom SL-koncernen ökar med i genomsnitt 5,0 procent per år mellan utfall 2018[6] och budget 2020. Därefter beräknas kostnaderna för den köpta trafiken att årligen öka med omkring 4 procent fram till år 2023.

[6] Exklusive jämförelsestörande poster i utfall 2018 avseende exceptionellt lågt utfall incitament och viten inom köpt trafik.

Ökningen av trafikkostnaderna är i grunden kopplade till trafikutbudet som ökar under perioden. Mellan 2018 och 2020 ökar utbudet inom busstrafiken till följd av en blandning av ökad turtäthet, förlängda linjer samt nya linjer. Under planåren planeras trafikutbudet öka ytterligare i takt med befolkningsökningen.

Inom tunnelbanan minskade utbudet mellan 2018 och 2019 till följd av stora avstängningar så som upprustningen av söderströmsbron och station Fridhemsplan. I övrigt är utbudet inom tunnelbanan förhållandevis konstant men nya och upprustade vagnar medför möjlighet till utökad kapacitet. Inom pendeltågstrafiken ökar utbudet till följd av ökad turtäthet och långa tåg i mellantrafik. Lokalbanetrafikens utbud ökar på grund av nya sträckningar längs Tvärbanans nya linje mot Kista som öppnar successivt under perioden och förlängd kvällstrafik på Lidingöbanan. Sjötrafikens utbud ökar främst till följd av satsningar inom pendelbåtstrafiken med försök för nya linjer.

Även satsningar inom trygghet påverkar kostnaderna för köpt trafik. Dessa omfattar till exempel fortsatt arbete med att utveckla trygghetscentralen, införa och bygga ut trygghetskameror i trafiken, införa spårbeträdandelarm samt fler trygghetsresurser och ordningsvakter. Under 2020 genomförs också försök med flexibla nattstopp i busstrafiken.

En viktig faktor i trafikkostnadernas utveckling är indexkomponenterna. Dessa har budgeterats utifrån en ökning i förhållande till prognos 2019, AKI 3,0 procent, KPI 2,1 procent, HVO 10,0 procent, Övriga drivmedel (RME, Diesel, Etanol, Gas) 5,0 procent.

Drift och underhåll
Kostnaderna för drift och underhåll ökar med 5,0 procent årligen i genomsnitt mellan år 2018 och 2020 främst till följd av satsningar på underhåll av trafikanläggningarna. Från 2020 fram till 2023 ökar drift och underhåll med i genomsnitt 0,9 procent per år. Åren 2018 till 2021 innefattar årliga kostnader om upp till 100 mkr för driftprojekt kopplat till investeringar. För resterande planår sjunker budgeten för detta då det är svårt att i ett tidigt skede bedöma hur stor del av investeringarna som kommer utgöra driftkostnader. Till följd av förvaltningens satsning på digitalisering ökar kostnaderna för IT-drift i något större omfattning mellan 2018 till 2020 för att sedan stabiliseras. I trafikförvaltningens underliggande beräkningar finns dock ett fortsatt behov av ytterligare satsningar på underhåll kopplat till nya anläggningar som inte har inkluderats i budgeten.

Personalkostnader
Personalkostnaderna ökar med i genomsnitt 11,8 procent per år mellan 2018 och 2020. Ökningen beror huvudsakligen på den pågående konsultväxlingen samt lönerevision och löneglidning. Mellan budget 2020 och planår 2023 beräknas personalkostnaderna öka med i genomsnitt 2,1 procent per år till följd av lönerevision. Budgeten baseras på antagandet om full bemanning enligt beslutade tjänster i trafikförvaltningen (924 st),

inhyrd personal budgeteras därför inte. Vid frånvaro, till exempel vakanser, kan förvaltningen välja att täcka upp bemanningsbehovet med inhyrd personal vilket redovisas löpande under varje ingånget år. De samlade personalkostnaderna ska under ett givet år därför inte överstiga budgeterad nivå. Intag av inhyrd personal beslutas alltid av förvaltningschefen. Personalkostnaderna i budget 2020 uppgår till 924 mkr och inkluderar effektiviseringsåtgärder avseende återhållsamhet vid intag av inhyrd personal.

Övriga kostnader

De övriga kostnaderna varierar stort från år till år på grund av utrangeringar och andra poster av engångskaraktär. Utfall 2018 inkluderade stora engångsposter till följd av utrangeringar samt avsättningar. Även 2019 förväntas belastas av en stor omfattning utrangeringar. De samlade övriga kostnaderna uppgår i budget 2020 till 1 001 mkr och består huvudsakligen av budget för försäljningskostnader, specialistkonsulter (inom olika expertområden till exempel, el, bana, tele), reklam/pr samt stora poster som vidarefaktureras till extern part så som externa projekt och bussbränsle. Till följd av trenden med utrangeringar varje år inkluderar budget 2020 samt planåren, en reserv för utrangeringar på 100 mkr per år. Budgeten för specialistkonsulter[7] uppgår till 295 mkr varav 10 mkr vidarefaktureras till extern part. I budget 2020 har trafikförvaltningen haft ett särskilt fokus på konsultintaget och budgeten minskar därmed med ca 20 mkr jämfört med prognosen för 2019.

Kapitalkostnader

Kapitalkostnaderna[8] ökar med i genomsnitt 3,0 procent per år från 2018 till 2020. Från 2020 till 2023 förväntas kapitalkostnaderna öka med 4,2 procent per år. Ökningstakten har minskat jämfört med tidigare bedömningar beroende på att ränteprognosen har sänkts vilket medför ett lägre finansnetto. Lånen fortsätter dock att öka till följd av fortsatt hög investeringsvolym vilket tillsammans med den exceptionellt låga räntan utgör en av trafikförvaltningens största risker mot ekonomisk balans.

Inom de samlade kapitalkostnaderna fortsätter dock avskrivningarna att hålla en hög utvecklingstakt till följd av driftsatta investeringar. Från 2018 till 2020 ökade avskrivningarna med 4,0 procent per år. Från 2020 till 2023 beräknas avskrivningarna öka med i genomsnitt 5,8 procent per år. Några större aktiveringar under perioden är bussdepå Tomteboda (från 2021), bussterminal Katarinaberget (från 2023), fordonsleveranser till spårtrafiken (tunnelbanetåg C30, pendeltåg X60 och lokalbanetåg X35), nytt biljett- och betalsystem samt utbyte av hiss och rulltrappor.

[7] Specialistkonsulter anlitas vid tillfälligt behov av viss kompetens eller specialistkunskap som inte finns inom organisationen. Exempel på användningsområden är extern granskning av processer, genomförande av analyser, utredningar, revisioner och undersökningar samt juridiskt stöd.

[8] För år 2018 har en jämförelsestörande post inom finansnettot avseende en vinst för sålda fordringar justerats bort.

Finansnettot minskar däremot till följd av lägre ränta. Mellan 2018 och 2020 beräknas finanskostnaderna minska med 3,1 procent. Därefter fortsätter finansnettot att minska med 7,1 procent per år fram till 2023.

8.2 Balansräkning

Balansräkning*	Ufall 2018	Prognos 2019	Budget 2020	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023
Anläggningstillgångar	61 702	63 541	67 587	71 185	74 397	76 032
Omsättningstillgångar	4 077	4 031	2 931	2 531	2 531	4 031
- varav kassa och bank	*1 735*	*1 789*	689	289	289	1 789
SUMMA TILLGÅNGAR	**65 779**	**67 572**	**70 518**	**73 717**	**76 928**	**80 063**
Eget kapital	7 990	8 212	8 616	9 020	9 424	9 828
Avsättningar	1 000	947	891	513	472	433
Skulder	**56 789**	**58 413**	**61 010**	**64 183**	**67 032**	**69 801**
- varav långfristiga skulder	*47 103*	*49 377*	51 638	54 350	57 546	65 633
- varav kortfristiga skulder	*9 686*	*9 036*	9 372	9 833	9 486	9 168
SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL	**65 779**	**67 572**	**70 518**	**73 717**	**76 928**	**80 063**

* mkr

Trafiknämndens totala budgeterade tillgångar uppgår till 70 518 mkr 2020, en ökning med 2 946 mkr jämfört med 2019 års prognos. Ökningen består av budgeterade investeringar på 7 508 mkr vägt mot avskrivningar på 3 462 mkr samt en minskning av verksamhetens likvida medel på 1 100 mkr. Investeringarna finansieras främst genom nya långfristiga lån för verksamheten. Trafiknämndens resultatkrav är fastställt till 404 mkr år 2020.

Under planåren 2021-2023 ökar de totala budgeterade tillgångarna med 9 545 mkr och uppgår 2023 till 80 063 mkr. Ökningen består av budgeterade investeringar på 20 173 mkr vägt mot avskrivningar på 11 728 mkr samt en ökning av verksamhetens likvida medel med 1 100 mkr. Investeringarna finansieras även för planåren främst genom nya långfristiga lån. Resultatkravet för planåren 2021-2023 är fastställt till 404 mkr per år.

8.3 Investeringar

Investeringsprojekten i Stockholmsregionen präglas av samordning med många olika intressenter. Trafikverket har aviserat investeringar på omkring 700 miljarder kronor inom ramen för den nationella planen för infrastruktur 2018-2029. De ökande investeringarna påverkar trafikförvaltningens möjlighet att upphandla och rekrytera

resurser. Samhällsutvecklingen innebär också fortsatta utmaningar att samtidigt bygga med hög kvalitet och säkerhet men med så liten påverkan på trafiken som möjligt. Avstängningar av banor är bygglogistiskt fördelaktigt men arbeten sker ofta i samverkan med andra aktörers arbeten vilket innebär utmaningar både i tid, kostnad och säkerhet. Planfrågor och bygglovsprocesser i kommunerna fortsätter att präglas av utmaningar. För leverantörer av fordon och signalsystem är trafikförvaltningen en liten kund varför utmaningar gällande prioritet föreligger.

År 2020 är den budgeterade investeringsutgiften 7 508 mkr, varav en tredjedel utgörs av ersättningsinvesteringar. Kommande år genomför Region Stockholm historiskt stora investeringar i Stockholmsregionens kollektivtrafik för att möta den växande regionen. För den kommande perioden 2020–2029 kommer kollektivtrafiken ha omfattande behov för att säkerställa både en väl fungerande kollektivtrafikanläggning och en ökad tillgänglighet. En förutsättning för att uppnå en ekonomiskt hållbar kollektivtrafikutveckling är ett systematiskt arbete med underhåll och ersättningsinvesteringar samt fortsatta satsningar på kapacitetsförstärkningar, framkomlighet, säkerhet, trygghet och mer miljövänliga lösningar.

Regionen utvecklas genom ett flertal investeringar under planperioden. Investeringsprojekt som Roslagsbanans utbyggnad, Bussterminal Slussen, Tvärbanan till Kista, fordonsanskaffning Spårväg City, Bussterminal Haninge, fordon C30 till tunnelbanesystemet med flera bidrar till kollektivtrafikens mål genom att tillgänglighet, turtäthet, och trygghet ökar samt att trängsel åtgärdas.

Förvaltning för utbyggd tunnelbana bygger ut tunnelbanan mot Barkarby, Nacka och Arenastaden. Trafikförvaltningen fortsätter arbeta tillsammans med förvaltning för utbyggd tunnelbana för att uppnå Region Stockholms åtagande enligt 2013 års Stockholmsöverenskommelse. Detta innebär förberedelse för förvaltning av den utbyggda tunnelbanan samt följdinvesteringar som tillkommer i hela tunnelbanesystemet inklusive bytespunkter, nya bussterminaler och anpassning av trafikstyrningssystem. Under planperioden utvecklas nya bytespunkter i Barkarby, Nacka och Gullmarsplan i syfte att komplettera den utbyggda tunnelbanan och skapa ett kollektivtrafiksystem som möter det ökande resandet i regionen. Det finns också behov av upprustning i befintlig anläggning.

Enligt Sverigeförhandlingens ramavtal startar genomförandeprojekt för tunnelbanan Fridhemsplan-Älvsjö år 2022, för Spårväg syd år 2024 och för Roslagsbanan år 2026. Överenskommelser om förskottering och tidigareläggning av alla tre projekten har ingåtts med samtliga berörda kommuner, så att projekten kan starta upp under 2020.

Indikationer kring behovet av trafikinvesteringar 2020–2029 visar på utökat behov för tillkommande investeringar som resultat av utbyggd tunnelbana och Sverigeförhandlingen samt en utökad ambition och utgifter inom bland annat Slussen.

Till det kommer ett ökat behov av underhåll och ersättningsinvesteringar för att upprätthålla anläggningens säkerhet, funktion och värde. Ersättningsinvesteringar omfattar bland annat teknisk upprustning och modernisering av banor och fordon, anpassning av depåer till förnybara drivmedel, satsning på hissar och rulltrappor och åtgärder för att öka trygghet och säkerheten i kollektivtrafiken. Därutöver finns behov av ersättningsinvesteringar som möter digitaliseringens framväxt, till exempel behovet av skräddarsydd trafikinformation, förbättrad möjlighet för resenärer att köpa och hantera biljetter och realtidsdata från fordon.

Trafiknämnden har fattat beslut om att ersätta befintligt biljettsystem med ett nytt. Avtalen för befintligt system går ut 2023 och begränsningarna i befintligt system börjar bli påtagliga. Ett program har etablerats för att genomföra systemskiftet. Biljettförsäljning ska framöver kunna erbjudas i flera kanaler, både trafikförvaltningens egna och via andra. Genom att via så kallade digitala återförsäljare kunna tillhandahålla biljetter genom mobilitetstjänster ska förutsättningar skapas för att locka nya resenärer.

I väntan på att en överenskommelse träffats och en långsiktig inriktning för kollektivtrafikförsörjningen fastställts, där en förlängning av Spårväg city till Ropsten särskilt ska prövas, behöver ett fortsatt arbete göras för att säkerställa att en ändamålsenlig kollektivtrafikförsörjning av Norra Djurgårdsstaden inkluderas i den pågående planläggningen av området.

För att säkerställa en effektivare och mer kapacitetsstark drift och bättre upphandlingar inom sjötrafiken ska trafiknämnden under 2020 fatta erforderliga beslut som möjliggör att ett tonnage är disponibelt för pendelbåtstrafiken till årsskiftet 2024/2025. För att möjliggöra detta ska nämnden, under första halvan av 2020 få en analys av de tre tillvägagångssätt som är möjliga: eget ägande, leasing eller genom avtal med operatör. Analysen ska ligga till grund för de vägval nämnden måste göra inför upphandling av pendelbåtstrafiken.

Exempel på ospecificerat underhåll under planperioden är underhåll av depåer och stationer, modernisering av Roslagsbanans fordon, renovering av fartyg och kajer, signalsystem i spåranläggningen, elförsörjning och reservkraftverk, banunder- och överbyggnad, samt resenärsservice och driftsstöd.

Tabell: Investeringar inom trafiknämnden under femårsperioden

Investeringar Mkr	Budget 2020	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023	Plan 2024
Program Röda linjens uppgradering	*1 514*	1 410	743	298	539
Program Tvärbana Norr Kistagrenen	*986*	1 194	810	372	157
Program Roslagsbanans kapacitetsförstärkn.	*710*	428	627	534	388
C20 - uppgradering	*379*	362	232	6	
Bussterminal Slussen	*373*	351	364	360	24
Program Bussdepåer	*368*	141	135	276	95
Utbyte av hissar och rulltrappor	*167*	210	192	122	107
Fordon SpvC - nya A35 fordon	*144*				
Roslagsbanan till City	*99*	300	306		
Spårväg Syd	*97*	198	202		
Handen Bussterminal	*62*				
Nya Spårvägsmuseet	*38*				
Övriga specificerade objekt	*724*	*1 699*	*2 355*	*2 388*	*2 298*
Ospecifierade objekt	*1 847*	*1 043*	*1 170*	*1 348*	*1 344*
Totalt	**7 508**	**7 335**	**7 134**	**5 704**	**4 952**

Program Röda linjens uppgradering
Röda linjens uppgradering omfattar anskaffning och införande av nya tunnelbanefordon C30, integration av fordon mot landbaserad IT, hantering av restpunkter depån i Norsborg, samt anpassning av Nybodadepån för C30. Fordonsleveranser sker mellan 2019-2022. Under 2020 kommer landbaserad IT för C30 implementeras och under sista kvartalet 2020 färdigställs Norsborgsdepån.

Program Tvärbana Norr Kistagrenen
Kistagrenen, som är en del av tvärbanan, avser nybyggnation av spårväg och är en förbindelse på tvären i regionen som ger kortare restider till boende, arbetsplatser och andra viktiga resmål. Kistagrenen kommer att börja strax norr om hållplatsen Norra Ulvsunda och sträcker sig sedan via Bromma flygplats, Rissne och Stora Ursvik till Kista. Efter Kista centrum ansluter den till pendeltåget i Helenelund. Kistagrenen kommer att komplettera dagens spårstruktur som i huvudsak består av förbindelser in mot de centrala delarna av Stockholm. Tidsförskjutning av det kommunala detaljplanearbetet innebär en utmaning att klara planerade trafikstarter 2022 till Ursvik och 2023 till Helenelund. Under 2020 planeras sträckan Norra Ulvsunda – Bromma Flygplats färdigställas.

Program Roslagsbanans utbyggnad
Satsningen på en utbyggnad av dubbelspår på Roslagsbanan bidrar under planperioden tillsammans med nya fordon (X15p) och en ny depå i Vallentuna till en kollektivtrafik som erbjuder effektivare och mer attraktiva resor i nordostsektorn. För resenärerna betyder det tätare och mindre störningskänslig trafik. Roslagsbanan blir mer tillgänglig

och säkerheten högre. Boende längs banan får en bättre miljö genom att bullerskydd byggs utmed banan.

Under första halvåret 2020 planeras färdigställande av lokala bullerskyddsåtgärder och depåbyggnader i Vallentunadepån tas i drift. Färdigställande av ny korsning vid Båthamnsvägen i Åkersberga planeras också första halvåret. Under andra halvan av 2020 levereras det första X15p-tåget, och man färdigställer ombyggnationen av Åkersberga station och uppgradering av sträckan Vallentuna – Lindholmen.

C20 uppgradering
Objektet avser uppgradering och modernisering av tunnelbanevagnarna C20 och kommer att pågå till 2023. Uppgraderingen avser att säkra C20-fordonens planerade livslängd på 30 år och utveckla den funktion som krävs av fordonen för att möta framtida behov och mål med tunnelbanan. Exempelvis förbättras tillgängligheten och av- och påstigning med en förändrad interiör. Mer plats ombord minskar trängsel och underlättar för personer med funktionsnedsättning att resa med tunnelbanan. Uppgraderingen bidrar också till att driftsäkerheten säkras samtidigt som trafiksäkerheten förbättras. Under början av 2020 levereras de första uppgraderade C-20 vagnarna och innan sommaren planeras start av serieproduktion.

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

Bussterminal Slussen är baserat på genomförandeavtal för ny- och ombyggnadsarbeten, i och i anslutning till Slussen, mellan Region Stockholm och Stockholms stad, vilket godkändes av landstingsfullmäktige december 2016. Bussterminalen byggs av Stockholms stad som byggherre och trafikförvaltningen ansvarar för ersättningstrafik som under byggtiden följer av detta. Arbetena följer Stockholms Stads övergripande tidplan där hastigheten i sprängning av berg är kritisk och beror av intrång mot tunnelbanesystemet.

Program Bussdepåer
Programmet omfattas av fyra projekt för nybyggnation av bussdepåer; *Fredriksdal, Tomteboda, Charlottendal samt Enlunda*. Som en del av medlingsavtalet med Stockholm Stad ingår att möjliggöra deras exploatering av de två innerstadsdepåerna Söderhallen och Hornsberg som SL idag förfogar över. För hantering av det framtida depåbehovet för innerstadens busstrafik har två olika lösningar valts.

Ersättningen för Söderhallen är en depå insprängd i exploateringen i *Fredriksdal* på södra Hammarbyhamnen.

Innerstadsdepån i Hornsberg ersätts med *Tomteboda* bussdepå för att leverera en komplett, modern och väl fungerande bussdepå för cirka 220 bussar. Under andra halvan av 2020 planeras byggnationen av Tomtebodadepån färdigställas.

Målet med byggandet av *Charlottendal* var att leverera en komplett, modern och väl fungerande bussdepå med hög miljöprofil för att avlasta befintliga depåer i Björknäs och Mölnvik och därigenom utöka kapaciteten för Nacka/Värmdöbussarna. Charlottendal driftsattes sommaren 2016.

Målet med byggandet av *Ekerö (Enlunda)* är att ersätta befintlig bussdepå i Ekerö centrum samt satellitdepån vid Bryggavägen med en ny modern bussdepå utanför centrumområdet och därmed utöka kapaciteten för bussarna. På grund av överklagad detaljplan och svårigheter för Ekerö kommun att lösa markåtkomstfrågor är projektet försenat och planeringsarbete startade hösten 2019. Under första halvåret 2020 planeras upphandling.

Utbyte av hissar och rulltrappor
SL:s hissar och rulltrappor har lång drifttid och är i starkt behov av att ersättas med nya moderna anläggningar. Driftkostnaderna för att driva tekniskt föråldrade anläggningar är höga och påverkar tillgängligheten för resenärerna. Syftet med ett samlat beslut om ersättning av hissar och rulltrappor är främst att skapa en högre tillgänglighet inom kollektivtrafiken och främst avseende tunnelbana och pendeltåg. Det leder till förbättringar för funktionshindrade samt miljöförbättringar som mindre oljespill och energiförbrukning. Den ursprungliga tidplanen var 2015-2019 men tidplanen har justerats till en 10-års period. Under första halvåret 2020 planeras tilldelning av upphandling och förberedande arbeten gällande rulltrappor och för hissar kommer motsvarande att ske under andra halvan av 2020.

Fordon SpvC - nya A35 fordon
Anskaffning av sex nya fordon som ska trafikera sträckan Sergels torg – Waldemarsudde. Leasingavtalet för A34-fordonen som idag trafikerar sträckan har gått ut, vilket innebär att fordonen måste ersättas för att upprätthålla befintlig trafik. Leverantören har produktionsproblem varför leveranser är försenade men planeras komma under år 2020. Fordonen planeras levereras under 2020.

Roslagsbanan till City
Sverigeförhandlingen har resulterat i en överenskommelse genom undertecknande av villkorade avtal den 21 april 2017. Regering och riksdag fattade det slutliga beslutet om Sverigeförhandlingens genomförande i samband med Nationell plan under våren 2018. Parterna, kommuner, landsting och stat, ska gemensamt satsa på kollektivtrafikutbyggnader och 100 000 nya bostäder. Överenskommelsen omfattar en förlängning av Roslagsbanan till city som innebär att befintlig Roslagsbana förlängs från Universitetet till T-Centralen via Odenplan. Förlängningen blir cirka 4 kilometer

och föreslås gå i bergtunnel från Universitetet. Förlängningen innebär två nya stationer vid Odenplan och T-Centralen. Parterna har nu kommit överens om att förskottera medel för att 2020 påbörja ett gemensamt arbete med att utreda och planera inför ett kommande genomförande av Roslagsbanan. Parterna ska enligt överenskommelserna, inom ramen för respektive projektstyrelses arbete, göra en årlig avstämning för att, utifrån det planeringsarbete som ditintill har utförts, gemensamt bestämma om det tidigarelagda arbetet ska fortsätta eller inte, samt om inriktningen på det fortsatta arbetet ska justeras i något avseende. Under 2020 tar trafikförvaltningen tillsammans med berörda kommuner fram en projektplan för de tre kommande åren och inleder aktualitetsprövning av tidigare underlag.

Spårväg Syd
Sverigeförhandlingen har resulterat i en överenskommelse genom undertecknande av villkorade avtal den 21 april 2017. Regering och riksdag fattade det slutliga beslutet om Sverigeförhandlingens genomförande i samband med Nationell plan under våren 2018. Parterna, kommuner, landsting och stat, ska gemensamt satsa på kollektivtrafikutbyggnader och 100 000 nya bostäder. Överenskommelsen omfattar Spårväg syd som planeras gå mellan pendeltågsstationerna i Flemingsberg och Älvsjö via bland annat Masmo, Kungens Kurva, Skärholmen, Segeltorp och Fruängen. Spårväg syd blir drygt 17 kilometer lång och omfattar totalt 16 nya hållplatser. Större delen av spårvägen är utformad att gå ovan jord. Detaljutformningen ska samordnas med planeringen av Tvärförbindelse Södertörn, Förbifart Stockholm, kommunens stadsutvecklingsprojekt samt med regionalt cykelstråk. Anslutningen till Flemingsberg ska möjliggöra en eventuell kommande förlängning till Flemingsbergsdalen. Sedan tidigare finns en planeringsstudie för Spårväg syd genomförd av trafikförvaltningen och godkänd i trafiknämnden i april 2016 (SL 2013–5412). Parterna har nu kommit överens om att förskottera medel för att 2020 påbörja ett gemensamt arbete med att utreda och planera inför ett kommande genomförande av spårvägen. Parterna ska enligt överenskommelserna, inom ramen för respektive projektstyrelses arbete, göra en årlig avstämning för att, utifrån det planeringsarbete som ditintill har utförts, gemensamt bestämma om det tidigarelagda arbetet ska fortsätta eller inte, samt om inriktningen på det fortsatta arbetet ska justeras i något avseende. Under 2020 tar trafikförvaltningen tillsammans med berörda kommuner fram en projektplan för de tre kommande åren och inleder aktualitetsprövning av tidigare förslag till spårsträckning och stationer.

Handen Bussterminal
Handens bussterminal exploateras i ett stadsutvecklingsprojekt där den nya terminalen sänks ned som dockningsterminal under den tillkommande bebyggelsen. Terminalen kommer att ligga en nivå närmare pendeltåget och förflyttas något i sidled men totalt sett kommer resenärerna ha samma avstånd mellan buss och pendeltåg. En stor förbättring är att resenärerna i den nya terminalen byter buss inomhus med trygga och skyddade miljöer med inslag av service nära hållplatslägena.
Den gamla utomhusterminalen är riven och första etappen avseende mark-, grundläggnings- och stomarbeten avslutad efter 6 månaders försening med SveaNor

som byggherre. Stomkompletteringar och installation av SL:s verksamhetsanknutna utrustning har SL som byggherre och upphandlades 2019. Godkänd slutbesiktning planeras till slutet av 2020.

Nya Spårvägsmuseet
Spårvägsmuseet lämnade enligt huvudavtalet (2008) med Stockholms stad nuvarande lokaler i kvarteret Persikan hösten 2017. Region Stockholm har köpt en fastighet av Stockholms stad vilket var en del i överenskommelsen. Rivning och sanering av fastigheten Hus 9, i Gasverksområdet, genomfördes under 2018. Bygg- och installationsentreprenad genomförs 2018-2019 och därefter tar utställningsentreprenad vid. Museet planeras öppnas augusti 2020.

Bilaga 1 – SL Koncernen

Resultaträkning SL-koncern Mkr*	Utfall 2018	Budget 2019	Budget 2020	Avvikelse BU20 - BU19	Förändring BU20/ BU19
Verksamhetsanslag	8 695	9 382	9 675	293	3,1%
Biljettintäkter	8 330	8 719	9 325	606	7,0%
Uthyrning fordon	1 406	1 387	1 388	1	0,0%
Uthyrning lokaler	777	816	869	53	6,5%
Reklamintäkter	355	352	419	67	18,9%
Övriga intäkter	1 201	1 107	1 074	-33	-3,0%
Verksamhetens intäkter	**20 764**	**21 763**	**22 750**	**987**	**4,5%**
Personalkostnader	-15	-23	-23	0	-1,5%
Köpt trafik	-12 398	-13 448	-14 327	-879	6,5%
Drift och underhåll	-1 930	-2 297	-2 208	89	-3,9%
Övriga kostnader	-2 774	-1 923	-2 061	-138	7,2%
Verksamhetens kostnader	**-17 116**	**-17 692**	**-18 619**	**-927**	**5,2%**
Avskrivningar	-3 021	-3 178	-3 276	-98	3,1%
Finansnetto	-148	-493	-451	42	-8,5%
Resultat	**479**	**400**	**404**	**4**	

**Från och med juli 2019 ingår Waxholmsbolaget i SL-koncernen.*

Balansräkning Mkr	Boksl 2018 (AC)	Prognos 2019	Budget 2020
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar	56 549	58 379	62 113
Omsättningstillgångar	3 604	3 730	2 630
- varav kassa bank	*1 454*	*1 546*	*446*
SUMMA TILLGÅNGAR	**60 153**	**62 109**	**64 743**
EGET KAPITAL			
Eget kapital	7 778	8 234	8 638
- varav årets resultat	*478*	*454*	*404*
Avsättningar (samt ev. Minoritetsintresse)	974	937	891
SKULDER			
Långfristiga skulder	42 156	44 132	46 072
-varav räntebärande skulder			
-varav medfiansiering			
Kortfristiga skulder	9 245	8 806	9 142
SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL	**60 153**	**62 109**	**64 743**

Investeringar Mkr	Budget 2019	Budget 2020	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023	Plan 2024
Trafikinvesteringar SL	5 744	7 540	7 771	8 010	7 541	6 801
Totalt investeringar	**5 744**	**7 540**	**7 771**	**8 010**	**7 541**	**6 801**

Bilaga 2 – Waxholmsbolaget

Resultaträkning WÅAB Mkr	Utfall 2018	Budget 2019	Budget 2020	Avvikelse BU19 - BU18	Förändring BU19/
Verksamhetsanslag	350	380	403	23	6,1%
Biljettintäkter	79	80	90	10	12,5%
Övriga intäkter	100	97	131	34	35,1%
Verksamhetens intäkter	**529**	**556**	**624**	**68**	**12,2%**
Personalkostnader	0	-1	-1	0	
Köpt trafik	-355	-363	-425	-62	17,1%
Drift och underhåll	-108	-111	-117	-6	5,4%
Övriga kostnader	-24	-27	-28	-1	3,7%
Verksamhetens kostnader	**-486**	**-502**	**-571**	**-69**	**13,7%**
Kapitalkostnader	-53	-54	-53	1	-1,9%
Resultat	**-10**	**0**	**0**	**0**	

Balansräkning Mkr	Boksl 2018 (AC)	Prognos 2019	Budget 2020
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar	463	500	502
Omsättningstillgångar	64	64	64
- varav kassa bank	*23*	*23*	*23*
SUMMA TILLGÅNGAR	**527**	**564**	**566**
EGET KAPITAL			
Eget kapital	52	29	29
- varav årets resultat	*4*	*-23*	*0*
Avsättningar (samt ev. Minoritetsintresse)	13	13	13
SKULDER			
Långfristiga skulder	288	348	350
-varav räntebärande skulder			
-varav medfiansiering			
Kortfristiga skulder	174	174	174
SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL	**527**	**564**	**566**

Investeringar Mkr	Budget 2019	Budget 2020	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023	Plan 2024
Investeringar WÅAB	48	**54**	48	90	105	45
Totalt investeringar	**48**	**54**	**48**	**90**	**105**	**45**

Bilaga 3 – Biljettpriser AB SL

Lista biljettsortiment med priser 2020 för AB SL

Enkelbiljett giltig i 75 minuter	Vuxen	Pensionär, student, ungdom
Reskassa, spärr, automat, app, ombud (kvittopapper), kontaktlöst	37 kr	25 kr
Engångskort, konduktör	50 kr	34 kr
Passagebiljett Arlanda (Resenär över 18 år) (120 minuter)	120 kr	120 kr
Arlanda + SL (120 minuter)	157 kr	145 kr

UL/SL-enkelbiljetter	Vuxen	Ungdom
UL 1,2,5 + SL Stockholm-Uppsala	116 kr	73 kr
UL 2,5 + SL Stockholm-Knivsta	90 kr	57 kr
UL 1,2,3,5 + SL	143 kr	89 kr
UL 1,2,3,4,5 + SL	169 kr	105 kr
UL 1,2 + SL	90 kr	57 kr
UL 2 + SL	63 kr	41 kr
UL 3 + SL	63 kr	41 kr
UL 1,2,3 + SL	116 kr	73 kr

UL-biljetter	Vuxen	Ungdom
UL zon 2	33 kr	20 kr
UL zon 3	33 kr	20 kr
UL zon 1,2	66 kr	40 kr
UL zon 2,5 Knivsta	66 kr	40 kr
UL zon 1,2,3	99 kr	60 kr
UL zon 1,2,5 Uppsala	99 kr	60 kr
UL zon 1,2,3,5	132 kr	80 kr
UL 1,2,3,4,5	165 kr	100 kr
UL 24-timmar	182 kr	112 kr

Biljetter	Vuxen	Pensionär, student, ungdom
24-timmar	155 kr	105 kr
72-timmar	310 kr	210 kr
7-dagar	405 kr	270 kr
30-dagar	930 kr	620 kr
30-dagar Arlanda	1 230 kr	920 kr
30-dagar UL/SL vuxen	1 730 kr	1 140 kr
24-timmar UL/SL vuxen	315 kr	-
24-timmar UL/SL ungdom	-	205 kr
90-dagar	2 700 kr	1 810 kr
Årsbiljett	9 770 kr	6 550 kr
Gruppbiljett skola dag	170 kr	
Gruppbiljett skola termin HT	860 kr	
Gruppbiljett skola termin VT	1 010 kr	
Biljetter Skolungdom		Ungdom
Skolbiljett vårtermin	-	980 kr
Skolbiljett hösttermin	-	770 kr
Skolbiljett 90 dagar	-	610 kr
Skolbiljett 120 dagar	-	730 kr
Skolbiljett UL/SL vårtermin	-	3 170 kr
Skolbiljett UL/SL hösttermin	-	2 520 kr
Fritidsbiljett vårtermin	-	1 020 kr
Fritidsbiljett hösttermin	-	860 kr
Fritidsbiljett 90 dagar	-	730 kr
Fritidsbiljett 120 dagar	-	790 kr
Fritidsbiljett UL/SL vårtermin	-	1 750 kr
Fritidsbiljett UL/SL hösttermin	-	1 520 kr

Bilaga 4 – Biljettpriser WÅAB

Lista biljettsortiment med priser 2020 för Waxholmsbolaget AB

Biljetter	Vuxen	Pensionär, student, ungdom
Taxa 1	55 kr	37 kr
Taxa 2	74 kr	50 kr
Taxa 3	93 kr	62 kr
Taxa 4	112 kr	75 kr
Taxa 5	137 kr	91 kr
Taxa 6	165 kr	110 kr
WAX 30dgr rabatterad	-	620 kr
WAX 30dgr vuxen	930 kr	-
WAX 5-dagarsbiljett	525 kr	-
WAX Ungdomsbiljett 6mån	-	1 600 kr
Ö-kort	600 kr	-

Bilaga 5 – Investeringsplan

Region Stockholm

Mkr	Dnr	Status	Prioritet nya objekt[3]	Total investeringsutgift				Investeringsutgifter								
				Förslag till ny total utgift	Fastställd total utgift enligt budget 2019	Ackumulerad förbrukning tom 2018-12-31	Budget 2019	Prognos 2019	Budget 2020	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027	Plan 2028	Plan 2029
1. Investeringar Trafiknämnden/Trafikförvaltningen																		
1.1. Genomförandebeslut regionfullmäktige																		
1.1.1 Nyinvesteringar > 100 mkr																		
Program Roslagsbanans utbyggnad	LS 2016-0526	Pågående		9 643,6	9 651,1	6112,2	1365,1	835,3	709,5	427,6	627,1	534,1	388,4	4,7	4,9			
varav medfinansiering [1]									200,7									
Program Busstrafik	LS 1409-1055	Pågående		4 048,3	3 816,7	2464,2	494,7	568,3	368,2	141,3	134,9	275,9	94,6	0,9				
Program Busstorgen	LS 1409-0374	Pågående		438,6	369,5	280,1	22,8	114,3	40,2	4,0								
Program Slussen	LS 1409-0374	Pågående		10 710,0	13 261,0	5314,5	1087,9	891,2	1514,2	1410,3	742,7	298,0	539,1					
Program Roda Stråket uppgradering	RS 2019-0885	Pågående, förnyat beslut		5 541,1	5 528,6	5437,3	25,0	53,7	29,3	20,8								
Program Tvärbana Norr Solnagrenen	LS 0809-0803	Pågående		2 992,3	2 949,2	2818,8	65,8	35,5	77,0	1,0								
Program Spårväg City	LS 2014-0389	Pågående		4 996,2	4 937,0	677,4	696,3	689,1	985,8	1194,1	809,7	371,7	156,9	51,6				
varav medfinansiering [1]									178,6	251,0	368,0	251,0	35,8	57,7	30,7			
Program Tvärbana Norr Kistagrenen	LS 2016-1027	Pågående																
varav medfinansiering [1]																		
Program Saltsjöbanan	LS 2017-1387	Pågående		1 835,1	1 670,5	1250,1	45,4	77,5	38,8	148,8	167,2	25,4	64,2	59,0	4,2			
varav medfinansiering [1]									31,4	76,0	77,0	12,0	14,0					
Bussterminal Slussen	RS 2019-0884	Pågående, förnyat beslut		2 618,3	1 891,0	616,0	222,2	530,3	372,7	350,6	364,1	360,4	24,2					
varav medfinansiering [1]									107,0	208,0	159,0	212,0	83,0	170,0				
Busstermina Slussen brukarspecifik inredning	LS 2018-1215	Pågående		234,6	180,2	7,9	20,0	11,2	14,5	44,7	102,5	53,7						
SL Läs	LS 1312-1601	Pågående		400,9	402,0	286,7	75,6	68,7	45,5									
1.1.2 Ersättningsinvesteringar > 100 mkr																		
Nya Södra Älvsmuseet	LS 2017-0278	Pågående		180,0	180,0	35,6	100,7	106,2	38,2									
varav medfinansiering [1]									105,0									
Hanåsen Busstermina	LS 1403-0399	Pågående		230,0	185,1	93,9	53,9	73,8	62,3									
varav medfinansiering [1]									21,0									
Fordon SpvC - nya A35 fordon	LS 2016-1033	Pågående		192,0	191,7	45,0	144,4	2,8	144,1									
C20 - uppgraderine	RS 2019-0886	Pågående, förnyat beslut		1 453,1	1 367,0	317,4	199,0	157,1	378,8	361,9	231,7	6,4						
Lilla Lidingöbron	SL 2019-0325	Pågående		131,9	535,2	406,2	16,5	15,3	27,4	32,9	37,2	40,2						
Lägrefekvent underhåll Pendeltåg X60	LS 2016-0327	Pågående		449,0	1 500,0	513,7	195,9	182,4	167,1	209,8	191,6	121,9	106,8	6,5	0,3			
Utbyte av hissar och rulltrappor	LS 1403-0399	Pågående		1 500,0	1 500,0	513,7	195,9	182,4	167,1	209,8	191,6	121,9	106,8	6,5	0,3			
Rissne Tunnelbanedepå	RS 2019-0936	Beslutas	5,5	631,9	648,5	3,0	39,6	16,0	107,0	156,4	153,3	95,9	100,3					
1.1.3 Ospecificerade objekt < 100 mkr																		
Nyinvesteringar							72,5	359,9	471,3	367,2	320,7	272,6	249,1	244,1	245,3	236,2	239,3	208,2
Ersättningsinvesteringar							800,0	840,5	1375,5	676,2	849,4	1075,8	1094,5	1444,3	1333,3	1369,1	1184,5	1330,1
varav medfinansiering [1]									30,0	89,0	47,0	30,0	164,0	29,0	490,0	255,0	255,0	35,0
Summa beslutade investeringar Trafiknämnden/Trafikförvaltningen				**48 107,2**	**49 264,3**	**26679,9**	**5743,1**	**5650,9**	**7000,5**	**5551,8**	**4734,9**	**3491,8**	**2817,9**	**1811,0**	**1587,9**	**1605,3**	**1423,8**	**1538,3**
varav summa medfinansiering beslutade investeringar Trafiknämnden/Trafikförvaltningen [1]									674,7	624,0	651,0	505,0	296,8	256,7	520,7	255,0	255,0	35,0
1.2 Nya objekt																		
1.2.1 Nyinvesteringar > 100 mkr																		
Inriktningsbeslut																		
Saltsjöbanan uppbölining	LS 2018-0475	Planeras	2,0	540,3	246,2	11,0	12,7	4,7	24,5	200,0	200,0	100,0						
varav medfinansiering [1]									20,0	150,0	150,0							
Busstermina Barkarby	LS 2017-0343	Planeras	6,5	130,0	121,0	3,2	4,1	2,0	1,0	1,5	1,5	51,5	50,0	9,3				
varav medfinansiering [1]												25,0	25,0	2,0				
Busstermina Nacka Centrum	LS 2016-0623	Planeras	6,5	530,1	530,0	6,3	3,1	11,8	5,0	15,0	55,0	55,0	100,0	100,0	80,0	58,5	30,0	3,5
varav medfinansiering [1]										10,0	50,0	50,0	50,0	50,0	30,0	12,0		
Samkörsarbetet	LS 2018-0724	Planeras	5,5	447,0	447,0	0,1	7,5	7,5	45,0	70,0	100,0	100,0	100,0	24,4				
Anpassning trafikstyrningssystem bef. Tunnelbana	TN 20152991	Planeras	7,0	850,0	229,4	5,9	6,0	20,0	50,0	150,0	160,0	170,0	165,0	65,0	40,0	24,1		

Investeringsplan forts.

Fortsättning trafikinvesteringar

Mkr	Dnr	Status	Prioritet nya objekt[1]	Total investeringsutgift: Förslag till ny total utgift	Total investeringsutgift: Fastställd total utgift enligt budget 2019	Total investeringsutgift: Ackumulerad förbrukning tom 2018-12-31	Investeringsutgifter: Budget 2019	Investeringsutgifter: Prognos 2019	Investeringsutgifter: Budget 2020	Investeringsutgifter: Plan 2021	Investeringsutgifter: Plan 2022	Investeringsutgifter: Plan 2023	Investeringsutgifter: Plan 2024	Investeringsutgifter: Plan 2025	Investeringsutgifter: Plan 2026	Investeringsutgifter: Plan 2027	Investeringsutgifter: Plan 2028	Investeringsutgifter: Plan 2029
Utredningsbeslut																		
Tonnage för Pendeltåg och Stadsjärnbanor	LS 1403-0339	Utreds	4.5	293.0	293.0	1.6			3.0	4.0	75.0	154.0	55.4					
Bytespunkt Gullmarsplan	LS 2018-0475	Utreds	6.0	301.2	301.2	12.0	7.5	14.1	7.5	7.5	16.2	16.0	46.3	52.5	46.4	56.3	26.5	
varav medfinansiering [1]														19.7	56.7			
Övergripande utredningar till beställ-system	TN 2015-0090	Utreds	6.5	160.0	160.0	0.7	3.0	8.0	10.0	20.0	28.0	20.0	20.0	20.0	20.0	13.3		
Ny Färjeterminal Skeppsbrokajen	Tidig. oppec.	Utreds	6.5	126.1	95.0	2.1		7.6	8.8	2.7	45.3	59.7						
Stomlinje Södertörn-Nacka	TN 2016-0414	Utreds	4.5	7.0				0.5	5.0	1.5								
Nockebybanan ersättning till Alvik 4	SL 2016-0091	Utreds	6.0	475.0	5.3		2.4	0.3	1.5	2.5	3.0	4.0	50.0	150.0	200.0	63.7		
Kollektivtrafik Norra Djurgårdsstaden		Ej beslutat	4.5	30.0	32.0		8.0		6.0	10.0	12.0	2.0						
Framtida trafikstyrningssystem	TN 2018-1301	Utreds	5.0	32.0				3.9	3.1	6.0	10.0	9.0						
Pendeltåg depå ny		Ej beslutat	4.5	750.0	20.0		3.6		1.0	15.0	100.0	200.0	200.0	150.0	84.0			
Bytespunkt Ropsten		Ej beslutat	5.0	460.0	461.0		3.0		0.5	1.5	5.0	50.0	100.0	150.0	150.0	3.0		
Saltsjöbanans utveckling		Ej beslutat	4.5	20.0					3.0	8.0	8.0	1.0						
Roslagsbanans utveckling		Ej beslutat	6.5	20.0					3.0	8.0	8.0	1.0						
Pendel- och regionaltågsystemets utveckling		Ej beslutat	4.5	20.0					4.0	10.0	5.0	1.0						
Objekt för utredningsbeslut kommande budgetperioder																		
Spårväg Syd [2]		Ej beslutat	6.0	5 242.0	5 242.1	42.1			97.4	197.6	201.5				562.0	900.0	1000.0	
varav medfinansiering [1]									71.7	146.3	149.2				411.5	411.5	302.0	
Roslagsbanan till City [2]		Ej beslutat	6.0	9 014.0	9 014.3	14.2			98.5	300.2	306.2					351.2	900.0	
varav medfinansiering [1]									64.2	196.5	200.4					131.0	198.1	
1.2.2 Ersättningsinvesteringar > 100 mkr																		
Ombyggnadsbeslut																		
Danvikstull	LS 2016-1030	Planeras	6.5	177.5	100.0	6.2	6.0	6.3	7.9	13.0	40.7	41.6	42.6	17.9	1.2			
Ubbetorpsvad av Älvsjö depå	LS 2018-0477	Planeras	5.5	864.8	865.0	5.1	26.5	16.4	51.2	310.8	215.4	173.9	46.0	46.0				
Uppgustning Södra Gotgatan	LS 2017-0041	Planeras	1.5	208.0	151.0	5.9	2.4	2.2	10.0	30.0	60.0	60.0	40.0					
Bytespunkt Slussen uppgustning	SL 2013-1589	Planeras	7.0	1 026.2	500.0	16.2	15.0	45.8	39.2	255.0	245.0	210.0	195.0	20.0				
varav medfinansiering [1]									11.0	11.0	14.5							
Utredningsbeslut																		
Skarpnäcksterrassen	LS 2016-0999	Utreds	5.5	204.0	204.0	0.3	10.3	2.0	4.5	8.0	30.0	40.0	40.0	40.0	24.8	10.0	4.4	
Hässelbygterrassen		Utreds	6.0	1 784.0	1 784.0	23.0	10.0	1.0	2.5	20.0	35.0	200.0	500.0	500.0	400.0	102.5		
Busstedsförstärkning (Busstedsäter och Bytespunkter)		Ej beslutat	5.5	2 815.0	2 200.0			2.4	8.0	40.0	150.0	210.0	150.0	300.0	340.0	500.0	500.0	400.0
Strödbedsnära stationer		Ej beslutat	6.0	1 760.0				0.5	6.0	20.0	100.0	200.0	200.0	200.0	200.0	200.0	200.0	200.0
Objekt för utredningsbeslut kommande budgetperioder																		
Lågfrekvent underhåll X60, X60A, X60		Ej beslutat		562.2	809.3					55.3	182.6	82.9	34.0	23.1	184.2			
Lågfrekvent underhåll PT 2027-2030		Ej beslutat		851.2												156.3	336.2	289.2
1.2.3 Oppcifierade objekt < 100 mkr																		
Nyinvesteringar																		
Ersättningsinvesteringar																		
Summa nya investeringar Trafiknämnden/Trafikförvaltningen				**29 680,5**	**23 900,9**	**155,8**	**131,1**	**157,0**	**507,1**	**1 783,0**	**2 398,5**	**2 212,7**	**2 134,3**	**1 868,2**	**1 770,6**	**1 749,7**	**2 348,4**	**2 792,7**
varav summa medfinansiering nya investeringar Trafiknämnden/Trafikförvaltningen [1]									166,9	513,8	564,1	75,0	75,0	71,7	86,7	423,5	542,5	700,1
Summa Trafiknämnden/Trafikförvaltningen				**77 787,7**	**73 065,1**	**26 835,7**	**5 874,2**	**5 807,9**	**7 507,6**	**7 334,8**	**7 133,5**	**5 704,4**	**4 952,2**	**3 679,2**	**3 358,5**	**3 355,0**	**3 772,1**	**4 331,0**
varav summa medfinansiering Stockholmsförhandlingen Trafiknämnden/Trafikförvaltningen [1]									135,9	342,8	349,6					411,5	542,5	700,1
varav summa medfinansiering stat och kommuner Trafiknämnden/Trafikförvaltningen [1]									709,7	795,0	865,5	580,0	371,8	328,4	607,4	267,0	255,0	35,0
varav summa nyinvesteringar Trafiknämnden/Trafikförvaltningen									826,8									
varav summa ersättningsinvesteringar Trafiknämnden/Trafikförvaltningen [2]						4254,1	4007,4	4858,2	4502,6	4032,5	3021,6	2456,8	1272,3	1247,8	1359,0	1895,8	2111,7	
						1620,1	1492,4	2513,4	2243,6	2461,8	2450,1	2578,2	2623,0	2443,7	2338,0	2225,2	2219,3	

Not 1. Enskilen medfinansiering redovisas som en skuld i balansräkningen tills dess att medlen förbrukas. Tidsmässiga skillnader mellan erhållna medel och årets investeringsutgifter gör att beloppen inte alltid är lika för vett enskilt år.

Not 2. Spårväg Syd och Roslagsbanan till City. Investeringsutgifter avseende överenskommelse om förslottering och tidigareläggning för åren 2020-2022 är justerade och uppräknade enligt avtal.

Not 3. Ersättningsinvesteringar är angivna enligt den förteckning enheten. Den nivå mellan vissa blir följ efterom det även ingår ersättningsdelar i de strategiska nyinvesteringarna

Region Stockholm

Diarienummer
RS 2019-0830/ TN
2018-1251

Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

Plan för intern kontroll 2020

Verksamhetsplan

Innehållsförteckning

1 Bakgrund 3

2 Sammanfattning 4
2.1 Arbetet med intern kontroll 4
2.2 Resultat och analys från riskbedömningen 4

3 Intern kontroll 6
3.1 Styr- och kontrollmiljö 6
3.2 Riskbedömning, åtgärder och kontrollaktiviteter 7
3.2.1 Förändrade förutsättningar för intern kontroll 7
3.2.2 Analys och slutsatser 7
3.3 Information och kommunikation 8
3.4 Övervakning 8
3.4.1 Efterlevnad av styrande dokument 8
3.4.2 Hantering av brister och avvikelser 8

4 Sammanställning av risker 10

1 Bakgrund

Enligt kommunallagen 6 kap. 6 § ska varje nämnd inom sitt område se till att verksamheten bedrivs i enlighet med de mål och riktlinjer som fullmäktige har bestämt samt de bestämmelser i lag eller annan författning som gäller för verksamheten.

De ska också se till att den interna kontrollen är tillräcklig och att verksamheten bedrivs på ett i övrigt tillfredsställande sätt.

Detsamma gäller när skötseln av en kommunal angelägenhet med stöd av 10 kap. 1 § har lämnats över till någon annan.

Region Stockholm har, utifrån kommunallagen, beslutat om Policy för intern kontroll för Region Stockholm och bolag, LS 1303-0431. Policyns krav på intern kontroll förtydligas i Stödet och i de anvisningar för arbetet med verksamhetsplanen samt för delårs- och årsrapporteringen som publiceras i Ekonomihandboken på intranätet.

2 Sammanfattning

2.1 Arbetet med intern kontroll

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

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

För det aktuella verksamhetsåret finns en särskild plan för uppföljning av de föreslagna riskhanteringsåtgärderna med syfte att följa upp att åtgärder för riskhantering fungerar tillfredsställande inom trafikförvaltningens verksamhet. Genom den tertialvisa ledningsrapporteringen görs uppföljning som redovisas i särskild ordning till trafiknämnden och till regionledningskontoret.

Regionstyrelsen ska enligt Region Stockholm budget under 2019 fastställa riktlinjer för intern kontroll inom Region Stockholm.

Det är en stegvis förändringsresa för trafikförvaltningen att säkra en korrekt värdering av vår förmåga att uppfylla verksamhetens mål. Det krävs en utvecklad ansats som bland annat inkluderar en grundlig genomgång av verksamhetens processer på samtliga nivåer, identifierade risker, identifierade kontroller och uppföljning av kontroller samt åtgärder (testning). Det pågår ett arbete med en huvudprocesskarta som är starten för denna förändringsresa mot ett tydligare processorienterat arbetssätt på sikt.

En gemensam sektion för Risk och intern kontroll håller även på att byggas upp inom trafikförvaltningen för att på så sätt ytterligare stärka upp arbetet inom området. Det pågår även ett arbete med att utveckla och ta fram rutiner och instruktioner avseende risk och intern kontroll med utgångspunkt från Regionens riktlinje för att i mer detalj konkretisera arbetet med risk och intern kontroll inom trafikförvaltningen.

2.2 Resultat och analys från riskbedömningen

Enligt trafikförvaltningens rutin för framtagande av plan för intern kontroll för ett visst verksamhetsår görs riskanalyser både på avdelningsnivå i verksamheten och av trafikförvaltningens ledningsgrupp avseende övergripande styrningsfrågor och med syftet att redovisa ledningens risktolerans.

Ledningsgruppen tar beslut om vilka av identifierade risker som bedöms ha störst verksamhetsövergripande påverkan där åtgärder alternativt kontroller behöver följas under kommande verksamhetsår varvid dessa risker ligger till grund för verksamhetens plan för intern kontroll.

Analys av trafikförvaltningens arbete med riskhantering visar sammanfattningsvis att identifierade risker med störst påverkan på verksamheten är kopplade till målen avseende attraktiva resor samt hållbar investeringsutveckling. Vidare återfinns risker med potentiell påverkan på målen avseende ett resultat i balans och attraktiv arbetsgivare. Analysen visar att verksamheten primärt har utmaningar avseende kontrollen av anläggningar och fordon, arbetet med åtgärder avseende brandskyddet, att säkerställa att investeringar når effektmål, kravställningen då trafikförvaltningen inte ensamt är byggherre, att kostnadsmedvetenheten och uppföljning behöver stärkas samt vad gäller kompetensförsörjning. Framtagna kontroller och åtgärder syftar till att bevaka eller minska sannolikheten och/eller konsekvensen för att risker materialiseras inom dessa områden.

En övergripande slutsats av den fördjupade analysen visar på att riskarbetet i vissa avseenden identifierat s.k. systemrisker vilket kräver åtgärder inom flera delar av verksamheten. För dessa risker har utsedd riskägare ansvaret för framdriften inom beslutade åtgärder men även andra verksamhetsdelar kommer vara involverade i arbetet. För det framtida arbetet med förvaltningens riskhantering kommer en uppdaterad metodik etableras där förvaltningens förmåga till proaktiv riskhantering kommer stärkas vilket kommer vara en del i att hantera beskriven risk avseende brister i förvaltningens beslutsunderlag.

3 Intern kontroll

Intern kontroll definieras som en process där nämnd/styrelse, ledningen i förvaltningen/bolaget och övrig personal samverkar för att med rimlig grad av säkerhet se till att nämnden/ bolaget:

- Uppfyller fastställda mål, bedrivs effektivt och ändamålsenligt,
- Följer tillämpliga lagar, föreskrifter, avtal och styrande dokument,
- Bedrivs säkert så att verksamheten skyddas samt,
- Har tillförlitlighet i rapportering och information.

Intern kontroll inom Region Stockholm utgår från COSO-modellen, detta innebär att arbeta systematiskt med att förutse risker och möjligheter och att proaktivt hantera och kommunicera dessa. De fem komponenterna i COSO-modellen är:

- Styr- och kontrollmiljö
- Riskbedömning
- Åtgärder och kontrollaktiviteter
- Information och kommunikation
- Övervakning

Regionstyrelsen har det övergripande ansvaret för att se till att det finns en god intern kontroll i hela Region Stockholm. Detta innefattar ansvar för att se till att statusen på den interna kontrollen följs upp och avrapporteras i enlighet med regionstyrelsens anvisningar.

Nämnden/bolaget tar i samband med budgetarbetet fram en plan för intern kontroll, denna plan uppdateras och följs upp vid delårsrapportering och årsbokslut.

Nämnden/styrelsen försäkrar sig genom förvaltningschefens/bolagschefens återrapportering och revisorernas granskning att den interna kontrollen är tillräcklig och att planen för intern kontroll genomförs.

Förvaltningschefen/bolagschefen rapporterar omedelbart brister i den interna kontrollen till nämnden/styrelsen. Nämnden/styrelsen säkerställer att förvaltningschef/bolagschef vidtar åtgärder som hanterar bristerna så att den interna kontrollen är tillräcklig. Vid misstanke om brott vidtar nämnden/styrelsen utan oskäligt dröjsmål, åtgärder och informerar regionens ledning och dess revisorer.

Nämnden/styrelsen lämnar årligen en försäkran i styrrapporten om att man genom förvaltningschefen/bolagschefen vidtagit nödvändiga åtgärder för att uppnå en tillräcklig intern kontroll. Denna plan för intern kontroll utgör grunden för den försäkran.

3.1 Styr- och kontrollmiljö

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

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

Förvaltningen ansvarar för det system av intern styrning och kontroll som krävs för att hantera väsentliga risker i den löpande verksamheten. Här ingår bland annat

arbetsordning, planer, strategier, riktlinjer samt instruktioner för olika befattningshavare för att de skall förstå och inse betydelsen av sina respektive roller.

3.2 Riskbedömning, åtgärder och kontrollaktiviteter

3.2.1 Förändrade förutsättningar för intern kontroll

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

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

Trafikförvaltningen har genomfört riskanalyser i anslutning till arbetet med verksamhetsplanen för 2020. Sådan riskanalys har legat till grund för uppdatering av plan för intern kontroll för 2020.

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

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

3.2.2 Analys och slutsatser

Nedan presenteras de högst värderade riskerna samt föreslagna åtgärder för att hantera riskerna

Risk: Bristande kontroll och underhåll på anläggningar och fordon

Bristande kontroll på anläggning och fordon kan medföra risk för en underhållsskuld som kan ge effekt på tillförlitligheten i trafiken. För att hantera risken är åtgärd framtagen för att utveckla arbetssätt och systemstöd. Leverablerna följs upp enligt aktiviteten ”Kontroll på anläggningen” och följs upp tertialsvis.

Risk: Investeringar når inte effektmål samt håller inte ramar i övrigt

Brister i tidiga skeden av investeringen riskerar att skapa otydlig styrning i genomförandet vilket kan leda till utmaningar att följa beslutade ramar för tid, kostnad, kvalitet/ innehåll. Tidiga skeden tar inte tillräcklig hänsyn till genomförande och förvaltnings aspekter. Ansvaret för investeringens olika faser vilar på olika avdelningar över tid. För att hantera riskerna implementeras inom ramen för den nya riktlinjen investeringar följande åtgärder:

· Utveckla huvudprocesskarta så att den omfattar ny riktlinje investeringar. Detta innebär även uppdatering av styrande dokument, Handbok för studier och Projekt- och programhandboken.

· Utarbeta tydliga leverabler och passagekriterier mellan olika steg i investeringsprocessen

· Utveckla styrning av projekt på trafikförvaltningen

· Utveckla kravhantering som tar hänsyn till olika typer av krav över hela investeringens livscykel

· Uppdatera/utveckla rapportering (TKI) samt risker och kontroller

3.3 Information och kommunikation

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

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

Det pågår även ett arbete med att utveckla och ta fram rutiner och instruktioner avseende risk och intern kontroll med utgångspunkt från Regionens riktlinje för att i mer detalj konkretisera och arbetet med risk och intern kontroll inom trafikförvaltningen.

3.4 Övervakning

3.4.1 Efterlevnad av styrande dokument

Trafikförvaltningen arbetar i enlighet med ”Policy för internkontroll för Stockholms läns landsting och bolag” från 2013 och det pågår även ett arbete med att utveckla och ta fram rutiner och instruktioner avseende risk och intern kontroll med utgångspunkt från Regionens riktlinje för att i mer detalj konkretisera och arbetet med risk och intern kontroll inom trafikförvaltningen.

3.4.2 Hantering av brister och avvikelser

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

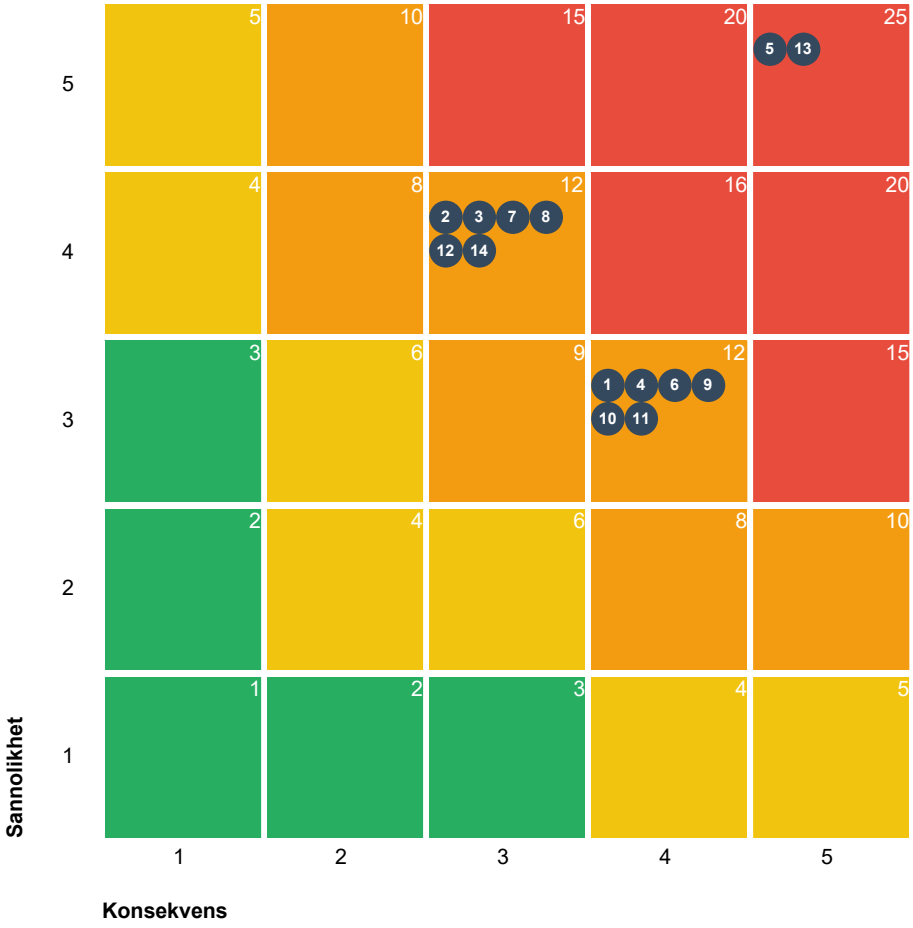
Regionrevisorerna och trafikförvaltningens internrevision har i revisionsrapporter identifierat brister i intern styrning och kontroll. Verksamheten har med några undantag valt att åtgärda bristerna. Undantagen är för de interna revisionerna dokumenterade i så kallade riskacceptanser vilka registreras, diarieförs och följs upp av

internrevisionen.

I samband med årsbokslutet kommer förvaltningschefen att inhämta bekräftelse från samtliga linjeansvariga chefer angående försäkran att nödvändiga åtgärder vidtagits för att uppnå tillräcklig intern kontroll inom trafikförvaltningen.

Regionrevisorernas samlade bedömning avges i årsrapporten.

4 Sammanställning av risker



2 Mycket hög risk | 12 Hög risk | Totalt: 14

Mycket hög risk
Hög risk
Medelhög risk
Låg/Mycket låg risk

	Sannolikhet	Konsekvens
5	Mycket sannolik - Det är mycket troligt att problem ska uppstå	Mycket allvarlig - Konsekvensen uppfattas som mycket allvarlig och får helt enkelt ej inträffa
4	Sannolik - Det är troligt att problem ska uppstå	Allvarlig - Konsekvensen är så stor att den helst inte får inträffa
3	Möjlig - Det är mindre troligt att problem ska uppstå	Kännbar - Konsekvensen uppfattas som besvärande
2	Mindre sannolik - Det är inte troligt att problem ska uppstå	Lindrig - Konsekvensen uppfattas som liten
1	Mindre sannolik - Det är inte troligt att problem ska uppstå	Lindrig - Konsekvensen uppfattas som liten

Verksamhetsspecifikt mål/Rubrik	Lokalt mål	Risk	Riskägare

Verksamhetsspecifikt mål/Rubrik	Lokalt mål	Risk				Riskägare
Ett resultat i balans		1		14427	Intäktsbortfall pga fel eller bristande validering i SL access eller mobilbiljettsystemet	
		2		14413	Bristfällig intern styrning och kontroll	
		3		29431	Bristande beslutsunderlag avseende risker och kalkyler	
		4		29435	Driftstörningar i våra IT-miljöer vid byte till ny driftsleverantör	
Hållbar investeringsutveckling		5		14408	Investeringar når inte effektmål samt håller inte ramar i övrigt	
Samhällsviktiga funktioner upprätthålls vid extraordinära händelser och klimatförändringar		6		29822	Antagonistiskt angrepp mot trafikförvaltningens byggnader och/eller anläggningar/fordon	
Region Stockholm - attraktiv arbetsgivare		7		14410	Bristande kompetensförsörjning	
Systematisk kompetensförsörjning		8		14417	Brister i konsultförmedlaravtal ets implementation och konstruktion påverkar förvaltningen negativt	
Attraktiva resor		9		14405	Att trafikförvaltningen inte har fullgott brandskydd i tunnelbanan	
		10		14428	Bristande utformning av trafikavtal	
		11		14436	Otillräcklig kravställning när TF själva inte är byggherre, exempelvis Princip- och Genomförandeavtal med annan offentlig part	
		12		29426	Bristande förmåga att informera resenärer i samband med trafikstörningar/avstängningar	

Verksamhetsspecifikt mål/Rubrik	Lokalt mål	Risk				Riskägare
		13		14422	Bristande kontroll och underhåll på anläggningar och fordon	
Trygga resor		14		29428	Förmår ej att etablera en i trygghet i nivå med resenärens förväntan	