Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

Delårsrapport

Augusti 2021

Innehållsförteckning

1 Inledning ... 3
1.1 Väsentliga händelser ... 5
1.2 Bedömning av risker och möjligheter ... 7
1.3 Ledningens åtgärder ... 9

2 Styrning och ledning ... 12
2.1 Mål ... 12
2.1.1 Uppfyllelse av mål och indikatorer ... 12
2.1.2 Mål och indikatorer ... 13
2.2 Intern kontroll ... 22
2.2.1 Arbetet med intern kontroll ... 22
2.2.2 Resultat och analys från riskbedömningen ... 23

3 Verksamhet ... 24
3.1 Avtal och upphandlingar ... 24
3.2 Resande i kollektivtrafik ... 25

4 Personal ... 29
4.1 Helårsarbeten ... 30
4.2 Sjukfrånvaro ... 31

5 Ekonomi ... 32
5.1 Resultat ... 32
5.1.1 Personalkostnader inklusive inhyrd personal ... 38
5.2 Åtgärdsprogram för ett resultat i balans ... 38
5.3 Investeringar ... 39
5.3.1 Väsentliga händelser och risker i investeringsobjekt ... 39
5.3.2 Utfall i jämförelse med budget ... 46
5.3.3 Prognos i jämförelse med budget ... 47
5.3.4 Investeringsobjekt ... 47
5.3.5 Kommande investeringsbeslut för investeringsobjekt >300 mkr ... 53
5.4 Fastighetsförsäljningar (exkl. bostadsrätter) ... 53

6 Nämnd-/styrelsebehandling ... 54

1 Inledning

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

Under årets första månader drog pandemins tredje våg in över Stockholm. Ökande smittspridning och skärpta restriktioner innebar ett i det närmaste halverat resande under inledningen på året. I början av mars erbjöds personer över 80 år sin första dos vaccin. Sedan dess har vaccinationstakten löpt på i stort sett enligt den nationella planen. I augusti hade resandet återhämtat sig till en nivå om 66 procent i relation till normalåret 2019. Sedan april 2021 ligger resandet över motsvarande period 2020. SL uppmanar dock, på Folkhälsomyndighetens inrådan, fortsatt resenärer att inte åka kollektivtrafik annat än om man verkligen måste.

Trafikförvaltningen har, med de utmaningar som covid-19 pandemin inneburit, ändå kunnat upprätthålla en stabil produktion under året. För att minimera risken för smittspridning har trafikförvaltningen fortsatt köra med mer än fullt trafikutbud, trots låga nivåer på resenärsunderlag och biljettintäkter. Extra avgångar har satts in och flera långa tåg har körts för att möjliggöra säkra resor. Omfattande informationsinsatser har också bidragit till att minska trängseln.

I augusti presenterade FN:s klimatpanel IPCC sin rapport som pekar på att vi med dagens utsläppstakt inom tio år kommer att passera Parisavtalets mål om 1,5 graders temperaturhöjning, vilket är tio år tidigare än forskningen tidigare trott. Att öka kollektivtrafikens marknadsandelen på bekostnad av andra motoriserade resor är en viktig del för att bidra till klimatomställningen och ett hållbart transportsystem i regionen. En växande storstadsregion behöver ett fungerande kollektivtrafikutbud som ett hållbart alternativ för resande.

I denna kontext är långsiktighet och uthållighet viktigt för att, när omständigheterna medger det, snabbt få tillbaka resenärerna i systemet. Under året har trafikförvaltningen kraftsamlat inom många områden för att säkra målsättningen att upprätthålla full trafik och få tillbaka resenärerna till kollektivtrafiken så snart restriktionerna hävts.

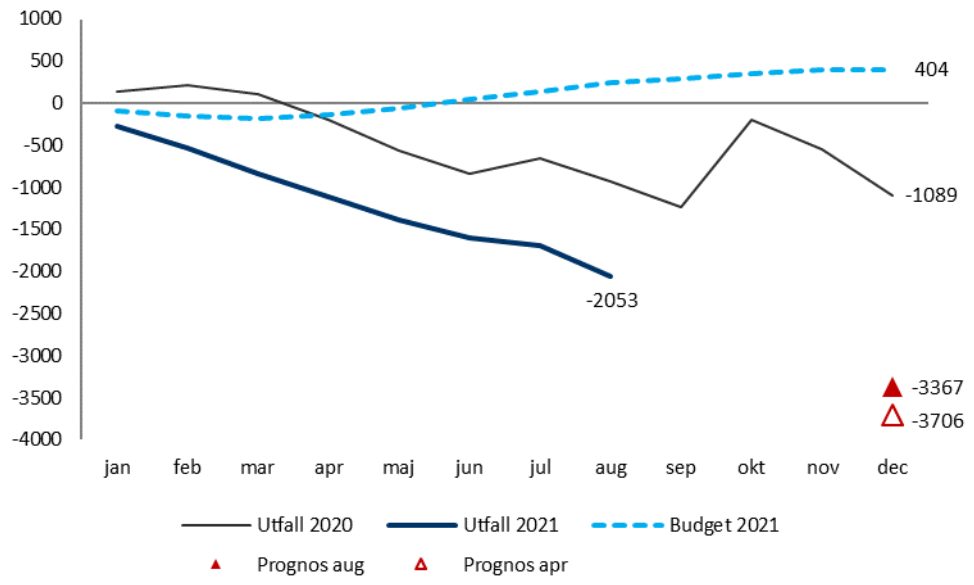
De ekonomiska utmaningarna kommer kräva stora insatser för att återta intäkterna och anpassa verksamhetens kostnader. Två parallella uppdrag inom ramen för trafikförvaltningens fokusområden 2021 – ”Kollektivtrafiken under restriktioner” och

[1] Trafikförvaltningen (TF) och SL-koncernen bedrivs och rapporteras som en koncern. Waxholms Ångfartygs AB (WÅAB) ingår som ett dotterbolag i SL-koncernen. Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) rapporterar separat till trafiknämnden. FUT ansvarar för rapportering av den särskilda resultatenheten inom ramen för AB SL där investeringsverksamheten bedrivs. Således ingår inte den särskilda resultatenheten i TF:s rapportering.

”Kollektivtrafiken efter pandemin” – jobbar just nu för att säkra en trygg och pålitlig trafik för de som behöver resa kollektivt. Uppdragen ska också säkra intäkter, samt förbereda attraktiva erbjudanden under nya förutsättningar för tiden efter pandemin. Samtidigt fortsätter arbetet med att effektivisera trafikförvaltningens beställarorganisation inom ramen för uppdraget -10 procent minskad administration. Viktigt är att förvaltningens förmåga att leverera på uppdraget möjliggörs av en balanserad kompetensmix bestående av såväl resurser inom definitionen kärnverksamhet som administration.

Ett fullt trafikutbud för att motverka eventuell trängsel, minimera smittspridning, och för att kunna stå beredda att återta resenärerna så fort restriktionerna hävs, innebär just nu ett negativt ekonomiskt resultat. En ekonomi i balans förutsätter, under nuvarande omständigheter, att trafikförvaltningen ersätts för uteblivna biljettintäkter orsakade av pandemin. Regeringen har aviserat kompensation för uteblivna biljettintäkter under 2021 som bedöms kunna uppgå till cirka 1 300 mkr för Region Stockholm. Till det ska, om den statliga kompensationen understiger intäktsbortfallet, Region Stockholm täcka AB Storstockholms Lokaltrafiks bortfall av intäkter i enlighet med nivå på budgeterade intäkter 2021.

Diagram: Resultat 2021 jämfört med resultat 2020 och budget 2021



Trafikförvaltningens ekonomi har påverkats starkt av pandemins effekter på resandet. Det ackumulerade resultatet per augusti uppgår till -2 053 mkr och understiger periodens budget med 2 300 mkr. Biljettintäkterna minskar med 2 764 mkr jämfört med budget till följd av det minskade resandet. Verksamhetens kostnader understiger budget med 326 mkr vilket främst beror på lägre kostnader för köpt trafik (261 mkr)

samt drift och underhåll (228 mkr). Kapitalkostnaderna understiger budget med 90 mkr till följd av lägre aktiveringstakt än budgeterat.

I prognos per augusti uppgår årets resultat till -3 367 mkr att jämföra med årets budget om +404 mkr. Prognosen har förbättrats med 339 mkr jämfört med prognos per april. Biljettintäkterna bedöms minska med 4 020 mkr jämfört med budget till följd av resandeutvecklingen i pandemins spår. De totala kostnaderna förväntas understiga budget med 188 mkr främst genom lägre kapitalkostnader (150 mkr) samt för drift och underhåll (121 mkr). Prognosen omfattar i nuläget inget stöd för intäktsbortfall till följd av covid-19, varken från statligt håll eller inom Region Stockholm.

Investeringsutfallet prognostiseras till 5 534 mkr, eller 85 procent, jämfört med budgeterat 6 538 mkr.

Fortsatt beskrivning av verksamhetens åtta första månader under 2021 och årets arbete framåt finns att läsa i denna delårsrapport med bilagor.

1.1 Väsentliga händelser

Under perioden har som beskrivits ovan trafikförvaltningens verksamhet fortsatt inriktats på att hantera covid-19 pandemin och dess effekter på kollektivtrafiken på kort och längre sikt.

Stort fokus har varit att säkra trafikavtalen (se vidare kapitel 3.1 avtal och upphandlingar) samt pandemins påverkan på investeringsverksamheten. I övrigt följer nedan ett urval av väsentliga händelser som skett under delåret:

- Installation av skyddsglas på alla fordon i SL:s bussflotta vilket medfört återgång till påstigande via framdörrarna. Resultat är minskad trängsel, minskat fuskåkande, ökad validering och ökad försäljning av enkelbiljetter. Fortsatt utveckling av insamling och sammanställning av trängsel- och beläggningsdata för att möjliggöra regelbunden trängselrapportering har fortgått under delåret.

- Arbetet med emottagande och ibruktagande av C30-tågen har fortsatt. Nu är 18 fordon levererade vilket gör det möjligt att köra 9 fullängdståg (Röda linjen).

- Tvärbanans utbyggnadsdel till Bromma flygplats togs i drift i maj och trafikeras med 15-minuterstrafik med linje 31. Hållplats Norra Ulvsunda är ombyggd med extra trafikspår och hållplatserna Bromma Blocks och Bromma flygplats öppnades.

- Lansering av nytt betalsätt har skett på bred front med positiv försäljningsutveckling i de nya kanalerna. Med start februari kan resenärerna

nu blippa sina betalkort, plastkort eller i digitala plånböcker, från Visa, Mastercard eller American Express för att köpa en enkelbiljett som gäller i 75 minuter. Möjlighet att resa med betalkort till rabatterat pris lanseras i september.

- Från och med april går det att köpa 30-dagarsbiljetten i SL-appen – ett av de största stegen i utvecklingen av det nya, modernare biljettsystemet. Det går även att aktivera förlustgarantin i SL-appen vilket innebär att man vid förlust av mobilen kan hämta tillbaka eventuella periodbiljetter som fanns i den gamla mobilen till en annan mobil. Sedan tidigare går det att i förväg köpa 24 - och 72 timmarsbiljetter i SL-appen och aktivera dem vid ett senare tillfälle.

- Nu är alla SL-resor med tåg, buss och spårvagn märkta med Bra Miljöval - den enda miljömärkningen för persontransporter. Licensen erhölls från Naturskyddsföreningen den 1 februari och tillåter förvaltningen att använda Bra Miljöval i kommunikationen framöver.

- I februari erhöll trafikförvaltningen också ett förnyat miljöcertifikat. Vart tredje år görs en omfattande extern miljörevision för omcertifiering av förvaltningens miljöledningssystem enligt ISO14001:2015. ISO-standarden ger förvaltningen ett ramverk för att jobba systematiskt med att styra, organisera och arbeta med miljöfrågor.

- I april öppnade den nya bussterminalen i Handen och i juni invigdes den nya bussdepån i Tomteboda, norra Europas största.

- Waxholmsbolagets nya schematiska karta publicerades på utvalda platser i skärgårdstrafiken kring midsommar. Den nya kartan gör det enklare att se vilka bryggor som angörs, se vilka bryggor som hör till vilka båtlinjer, följa en båtlinje, samt läsa kartan då texten blivit större.

- Arbeten och trafikavstängningar på Roslagsbanan startade i juni för att färdigställa dubbelspårsutbyggnaden mellan Täby Kyrkby och Kragstalund. Testkörningar med det nya fordonet på Roslagsbanan, X15p, har genomförts och fordonen har verifierats mot transportstyrelsens och förvaltningens krav.

- Transitionen av IT-driften från Evry till CGI har genomförts, och CGI har det totala ansvaret från och med juli 2021.

- För tredje året i rad har Nyckeltalsinstitutet utsett trafikförvaltningen till Sveriges mest jämställda arbetsgivare i regionbranschen. Utnämningen grundar sig på flera faktorer, bland annat jämställdhet, arbetsmiljö och utvecklingsmöjligheter.

Övriga händelser

- Över 80 procent av alla vuxna invånare i Region Stockholm har i augusti 2021 fått sin första dos vaccin mot covid-19.

- Smittspridningen i Region Stockholm är i osäkert läge inför hösten 2021. Folkhälsomyndighetens nya scenarier från augusti 2021 pekar på en ökad smittspridning av covid-19 under hösten efter en tid av nedgång. De viktigaste orsakerna är ökade kontakter i befolkningen och den högre smittsamheten hos deltavarianten. Det mest centrala nu är att fler i befolkningen vaccinerar sig.

- Folkhälsomyndigheten bedömer att planen för avveckling av restriktioner som infördes på grund av covid-19 kan fortsätta och har därför rekommenderat regeringen att nästa steg kan tas den 29 september. Restriktionerna avseende bland annat publikbegränsningar och inom restaurangsektorn bedöms därefter inte längre vara motiverade ur ett smittskydds- och folkhälsoperspektiv. Folkhälsomyndighetens allmänna råd om att arbeta hemifrån tas också bort och en successiv återgång till arbetsplatsen kan inledas.

- Konjunkturinstitutets uppdatering av konjunkturläget per augusti 2021 visar på att återhämtningen i den svenska ekonomin fortsatte som väntat det andra kvartalet i år. Lättade pandemirestriktioner bidrar till att hushållen ökar konsumtionen rejält det tredje kvartalet och ekonomin gör då ett glädjeskutt. Därefter går återhämtningen in i en lugnare fas. Deltavarianten av coronaviruset är dock en betydande osäkerhetsfaktor.

- Konjunkturinstitutets bedömning är att det finns ett utrymme om ca 40 miljarder kronor för ofinansierade åtgärder i budgeten för 2022. Det är ca 10 miljarder kronor mer än bedömningen i juni. Om ambitionen är att bibehålla personaltätheten i offentligt finansierad verksamhet och samtidigt öka standarden i normal takt intecknas huvuddelen av budgetutrymmet.

- Västtrafik har nu beslutat vilka trafikförändringar som är planerade att genomföras under 2022. Trafikförändringarna som genomförs handlar främst om att glesa ut trafik där resandet är lågt eller där det kör annan trafik parallellt. Förändringarna införs den 12 december i år.

1.2 Bedömning av risker och möjligheter

Analys av trafikförvaltningens arbete med riskhantering visar att identifierade risker som bedöms som mycket höga är kopplade till målen avseende hållbar investeringsutveckling, ett resultat i balans samt samhällsviktiga funktioner upprätthålls vid extraordinära händelser och klimatförändringar.

De högst värderade riskerna för verksamhetsåret 2021 är följande och bedömningen kvarstår vid denna delårsrapportering:

- risk att investeringar överskrider beslutade ramar och inte når fulla effektmål på grund av bland annat överprövningar, statliga regelverk, och nya lagkrav

- risk för antagonistiskt angrepp mot trafikförvaltningens byggnader och/eller anläggningar/fordon och/eller IT-system

- risk att trafikförvaltningen inte förmår anpassa kollektivtrafiken till förändrade resandebehov orsakat av ökad konkurrens, covid-19 och ny teknik

- risk för att minskade eller uteblivna intäkter och begränsade möjligheter att reducera kostnaderna i motsvarande grad resulterar i en ekonomi som inte är i balans och en mindre attraktiv kollektivtrafik på sikt

Riskvärderingen för de flesta riskerna är oförändrade då man inte ser att risken förändrats och att hanteringen av riskerna pågår. Riskvärderingen är förändrad för några av riskerna där man bedömt att sannolikheten eller konsekvensen har minskat. Framtagna kontroller och åtgärder syftar till att minska sannolikheten för att dessa risker materialiseras eller minska deras negativa påverkan på verksamheten. Arbetet med att utföra dessa kontroller och åtgärder har fortsatt under denna period och resultatet presenteras mer detaljerat i bilagan plan för internkontroll.

Trafikförvaltningen ser svårigheter med att mäta måluppfyllelse för flera indikatorer under 2021. Kundundersökningen upplevd kvalitet genomförs inte sedan april 2020 med anledning av covid-19. Indikatorerna nöjda resenärer och trygghet saknar utfall och uppföljning av mål kan därmed inte utföras. Målnivåer är satta utifrån ett normalläge för trafiken och inte utifrån pandemin, exempelvis gäller detta indikatorerna kostnad per personkilometer, tusentals påstigande per vanlig vardag, kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna och flera underliggande miljömål baserade på antal resenärer. Även målet för förnybar energi i kollektivtrafiken påverkas då det ekonomiska utrymmet inte tillåter en ökad användning av förnybar energi för sjötrafiken. Ambitionen är trots det fortsatt att nå de långsiktiga målen 2030 enligt det regionala trafikförsörjningsprogrammet för samtliga indikatorer.

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

Pågående rättsprocesser (tvister)
Förvaltningens två större tvister rörande sprickor på tunnelbanevagnar och signalsystemet på röda linjen, har fortsatt under perioden och ianspråktar omfattande resurser. Båda processerna har förskjutits med anledning av covid-19.

AB SL initierade under 2017 skiljeförfarande mot Bombardier Transportation AB rörande leverantörens garantiåtagande för utmattningsskador på fordonstyp C20.

Hitachi Rail STS Sweden AB, påkallade under 2018 skiljeförfarande mot AB SL gällande parternas mellanhavanden i tidigare avtalsrelation rörande leverans av signalsäkerhetssystem till Röda linjen.

1.3 Ledningens åtgärder

Trafikförvaltningens ledning har tillsammans med medarbetare och chefer under året fortsatt arbetet med att hantera de ekonomiska och verksamhetsmässiga effekterna av pandemin. Upprätthålla full trafik, säkra driftspåverkande upphandlingar och avtal samt investeringar i genomförandefas har varit i störst fokus.

Förvaltningen har fortsatt att utveckla verksamheten med tonvikt på ökad styrning och ökad effektivitet i basuppdraget, i enlighet med verksamhetsplanen (VP 2021). I bilaga till delårsrapporten finns en sammanfattande lägesbeskrivning av uppdragen/aktiviteter i VP 2021 för rapportering till regionfullmäktige respektive till trafiknämnden. Nedan beskrivs några av dessa uppdrag och aktiviteter.

1. *Kollektivtrafiken under restriktioner*. Aktiviteten pågår under tiden det finns restriktioner och förbereder också verksamheten för nödvändiga anpassningar av trafikutbudet vid en bestående resenärsminskning efter pandemin. I uppdraget ingår intäktsstärkande uppdrag som att dels säkra att skyddsglasen installerats, det vill säga visering via framdörrar på buss samt stärkt biljettkontroll, dels reklamintäkter i form av ersättning för hyresbortfall, förhandlingar med reklamentreprenörer. Vidare ingår analys och åtgärder för att minska trängsel, och utifrån det optimera trafikutbud, och förlänga interimsavtal samt övriga trafikavtal under upphandling som påverkas av covid-19
2. *Kollektivtrafiken efter pandemin*. Aktiviteten har målsättningen att öka kollektivtrafikens attraktivitet, öka förtroendet för SL och utveckla affärssamverkan, för att på sikt locka tillbaka resenärerna och återta trafikförvaltningens intäkter. Uppdraget arbetar tvärfunktionellt som en katalysator, både med egna aktiviteter och tillsammans med pågående projekt och program för att maximera trafikförvaltningens möjligheter till snabb och hållbar återhämtning primärt under perioden 2021-2024. Uppdraget är indelat i fem deluppdrag:
   a. *anpassat biljettsortiment* efter förändrade resemönster och behov
   b. *nya servicetjänster*
   c. åtgärder inom *reklamaffären* för att öka antalet reklambärare samt konvertera till digitala reklambärare
   d. Utvecklade *mobilitetstjänster*
   e. Åtgärder om förbättrad *kundupplevelse, försäljning* och *varumärkesvärde*.

Inom ramen för uppdraget ingår också att vidta åtgärder inom *trygghetsområdet* i och i anslutning till kollektivtrafiken (se TN uppdrag bilaga A2)

3. Trafikförvaltningen har under årets första månader skickat ut enkäter till alla medarbetare för att samla in lärdomar av nya arbetssätt som kan leda till kostnadssänkande åtgärder och nya arbetssätt som förbättrar både arbetsmiljön och medverkar till en effektivare förvaltning.

4. *Sänka de administrativa kostnaderna med 10 procent*. Trafikförvaltningen arbetar med att se över samtliga kostnader för att inom ramen för uppdraget minska de administrativa kostnaderna. Kraven på verksamheten ökar och administration bildar tillsammans med övrig kärnverksamhet en naturlig helhet i leveranserna varför det är svårt att peka ut vissa resurser. Många vakanser har hållits inne och ersättningsrekryteringar övervägs noggrant. Ett bemanningsråd har tillsatts för att bland annat gemensamt i ledningen hantera rekryteringsutmaningar.

5. *Processorienterat arbetssätt och processbaserad verksamhetsutveckling*. Aktiviteten syftar till att fortsätta det pågående processarbetet för att förändra och effektivisera arbetssättet i organisationen. Områden med stort fokus är tillgångsförvaltning, avtalshantering inom trafiken och investeringsprocessen.

6. *Digitalisering*. Aktiviteten syftar till att utveckla användandet av digitala teknologier för att skapa nya eller förändra befintliga affärsprocesser. Rätt utnyttjat kommer det att skapa såväl högre resenärsnöjdhet som bättre kontroll och effektivitet i den interna verksamheten. En digitaliseringsplan är under framtagande baserad på en revidering av en nyligen beslutad digitaliseringsstrategi och målbild.

7. *Investeringsstyrning*. Arbetet med att utveckla och förbättra investeringsstyrningen har fortsatt med oförminskad kraft. Bland annat har den nya åtgärdsvals- och investeringsriktlinjen implementerats i verksamheten med uppdaterade kalkylmallar och en successiv analysmetod, och utvecklad prioriteringsmodell för ett tydligare systemperspektiv. En omfattande utbildningspaket med interna aktiviteter pågår.

Intern styrning och kontroll
Under perioden har internkontrollarbetet fortsatt att stärkas inom områdena konsultförsörjning, bokslutsprocess och biljettintäkter. Vidare pågår arbete med att integrera den systematiska riskhanteringen i verksamhetens processer för att stödja verksamhetsbeslut och förvaltningens uppföljning mot beslutade effektmål. Trafikförvaltningens väsentliga risker och åtgärder har diskuterats i ledningen och en första version av ett förvaltningsövergripande riskregister har presenterats. Ett viktigt

syfte med riskregistret är att fungera som stöd för en mer systematisk dokumentation och hantering av identifierade risker i verksamheten. Arbetet kommer att fungera som underlag för framtagande av Plan för intern kontroll.

Internrevisionen har under perioden färdigställt en revision av programmet för Utbyggd Tunnelbana och Bytespunkter (UTB). De identifierade bristerna inom intern styrning och kontroll kan öka riskerna för ineffektiv integrering, mottagning och förvaltning av den nya anläggningen.

Under våren 2021 har en granskning av trafikförvaltningens hantering av säkerhetsbrister i trafik utförts och rapporten är under färdigställande. Internrevisionen har även under perioden gjort uppföljningsgranskning i syfte att värdera status för verksamhetens åtgärdsarbete och stänga tidigare iakttagelser.

2 Styrning och ledning

2.1 Mål

2.1.1 Uppfyllelse av mål och indikatorer

Nämndspecifikt mål	Indikator	Utfall	Mål-värde	RF Mål-värde	Prognos-upp-fyllelse*
Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem	**Nöjda resenärer - allmän kollektivtrafik**	**	>=78%	>=78%	▬
	Nöjda resenärer - allmän skärgårdstrafik	**	>=94%	>=94%	▬
	Andel resenärer som känner sig trygga i allmän kollektivtrafik på land och med pendelbåtar	**	>=74%	>=74%	▬
	Kostnad per personkilometer, SL-trafiken	***	<=3,46kr	<=3,46kr	■
	Tusental påstigande en vanlig vardag (kollektivtrafik på land)	1 573	>=2 966	>=2 966	■
	Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna (RUFS)	***	>=51,75%	>=51,8%	■
	Uppfyllnad av miljömål i miljöprogram	***	>=100%	>=100%	■
	Uppfyllnad av miljömål i trafikförsörjningsprogrammet	***	>=63%	>=63%	●
	Andel förnybar energi i kollektivtrafiken	***	>=95%	>=95%	◆
	Fullt tillgänglig linje eller bytespunkt (exkl. båttrafik)	***	>=81%	>=81%	●
	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	***	>=50%	>=50%	●
	Teknisk tillgänglighet till hissar och rulltrappor, andel uppkopplade anläggningar	94%			●

* Jämfört med nämnds/bolags målvärde om det finns, annars mot fullmäktiges målvärde

** Kundundersökningen upplevd kvalitet genomförs inte sedan april 2020 med anledning av Covid-19 och indikatorerna saknar därmed utfall.

*** Indikatorerna mäts per helår

2.1.2 Mål och indikatorer

Långsiktig ekonomisk uthållighet

2.1.2.1.1 Ett resultat i balans

Den pågående pandemin påverkar resultatet kraftigt negativt på grund av intäktsbortfall från minskat resande. Periodens ackumulerade resultat uppgår till -2 053 mkr och understiger periodens budget med -2 300 mkr. Årsprognos per augusti uppgår till -3 367 mkr och understiger budget med 3 771 mkr. I prognosen ingår inget stöd från vare sig statligt håll eller inom Region Stockholm för intäktsbortfallet kopplat till pandemin.

I enlighet med Regionledningskontorets instruktion räknas intäktsbortfallet samt ränteeffekten av förändrad diskonteringsränta på pensionsskulden av vid bedömningen om trafikförvaltningens ansvarsområden uppnår årets resultatkrav. Exklusive dessa poster uppgår prognosen till 696 mkr vilket överstiger budget med 292 mkr. Målet bedöms därmed vara uppnått.

2.1.2.1.2 Hållbar investeringsutveckling

För att uppnå målet hållbar investeringsutveckling har trafikförvaltningen arbetat med ett flertal aktiviteter som ingår i att stärka investeringsstyrning.

Arbetet med att utveckla investeringsstyrning och implementera den beslutade nya åtgärdsvals- och investeringsprocessen (ÅIP) är ett fortsatt prioriterat område under 2021. Vidare har fler förbättringar genomförts inom system och processutveckling (prognos, budget och uppföljning av investeringar). Investeringsverksamheten arbetar efter gemensamma kalkylmallar och principer tillsammans med en generisk successiv analysmetod. Ett utvecklat arbetssätt med förvaltningsplaner som stöd för investeringsplanering och uppföljning skapar förutsättningar för att höja förmågan ytterligare.

Arbete med att utveckla och etablera interna kontroller avseende konsultanskaffning samt implementera metodik och mallar enligt ny rutin för riskhantering pågår.

En hållbar regional utveckling

2.1.2.1.3 Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem

Resandet med kollektivtrafiken har påverkats kraftigt av pandemin och osäkerheten kring hur resenärsvolymerna kommer att utvecklas är stor vilket beror på såväl myndigheters råd och rekommendationer som på eventuella förändrade resenärsbeteenden. Bedömningen är att antalet resenärer kommer att vara fortsatt begränsat under en längre tid, även efter pandemin.

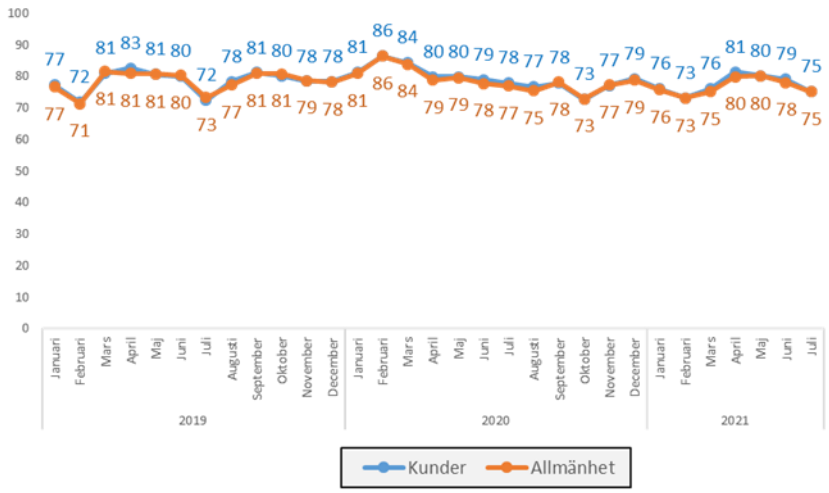
Resandet är fortsatt på en låg nivå med minskade biljettintäkter som följd. Trafikförvaltningen uppmanas fortsatt att köra full trafik för att hålla trängseln på en hanterbar nivå. Åtgärder genomförs för att optimera resenärsflöden och minska trängseln utifrån givna förutsättningar under pandemin. Trafikförvaltningen har under perioden genomfört installation av skyddsglas på samtliga fordon i SL:s bussflotta, vilket möjliggjort en återgång till påstigande via framdörrarna. I takt med installationen märks en tydlig effekt på intäkterna i form av minskat bortfall. Biljettkontroller har återinförts för samtliga trafikslag. För buss görs dessa vid utpassering för att undvika trängsel. Under 2021 har de månatliga fuskmätningarna ”Mini-SL” visat en minskad fusknivå i trafiken, även om den fortsatt är på en hög nivå. Minskningen är driven av trafikslag buss och har uppstått i takt med installationen av skyddsglas. Andelen utställda tilläggsavgifter i förhållande till antal genomförda kontroller har också minskat något, vilket indikerar en positiv utveckling, även om det i sig inte är något mått på fusket.

Bedömningen är att målet för 2021 inte kommer att uppnås med anledning av pandemin trots att ett omfattande förberedelsearbete pågår för att få tillbaka resenärerna till kollektivtrafiken så snart restriktionerna släpps.

Trafikförvaltningen ser också svårigheter med att uppnå uppsatta målnivåer för ett flertal indikatorer för 2021 då målnivåerna är satta utifrån ett normalläge för trafiken och inte utifrån pandemin. Det gäller bland annat indikatorerna kostnad per personkilometer, tusentals påstigande per vanlig vardag, kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna och flera underliggande miljömål. Även målet för förnybar energi i kollektivtrafiken påverkas då det ekonomiska utrymmet inte tillåter en ökad användning av förnybar energi för sjötrafiken. Ambitionen är fortsatt att nå de långsiktiga målen 2030 enligt det regionala trafikförsörjningsprogrammet för samtliga indikatorer.

Kundundersökningen Upplevd kvalitet genomförs inte sedan april 2020 med anledning av covid-19. Indikatorerna nöjda resenärer respektive trygga resenärer saknar utfall och uppföljning av mål kan därmed inte utföras. För att ändå kunna få en uppfattning om trenden avseende nöjda resenärer följs utvecklingen via Kollektivtrafikbarometern (Kollbar). Mätningarna skiljer sig åt och urvalet i Kollbar är betydligt lägre varför man får vara försiktig med att tolka utfallet. Andelen nöjda resenärer i allmän kollektivtrafik och i allmän skärgårdstrafik har under pandemin varit relativt stabil. Den goda nivån på nöjda resenärer ska bibehållas framöver.

Diagram: Kollbar



Fråga: Om du tänker på din senaste resa med SL, hur nöjd var du med den? Svarskalan 1-5, nöjda 4-5
Kunder: Reser med SL minst en gång i månaden
Allmänheten: Alla respondenter

Trafikförvaltningen har fortsatt leverera full trafik i enlighet med Folkhälsomyndighetens direktiv för att hålla trängseln på en så låg nivå som möjligt. Trafikleveransen är stabil och resenärerna är nöjda. Ett område under utveckling är informationen vid störda lägen i trafiken och en omfattande utveckling och förbättringsarbeten pågår kring störnings- och realtidsinformationen inom ramen för Program Trafikinformation. Under perioden har trafikförvaltningen också fortsatt arbetet med att utveckla och utöka informationen via SL-webben och SL-appen samt förbättrad riktad information. Stort fokus har lagts på kommunikation relaterad till covid-19 pandemin. Arbetet med att ersätta befintligt biljettsystem och möjliggöra en förflyttning till nästa generations biljettsystem pågår med oförminskad kraft. Under perioden har 7-dagars biljetter, 30-dagars biljetter och vilande biljetter och förlustgaranti lanserats i SL-appen.

Att känna sig trygg i och på väg till och från kollektivtrafiken är avgörande för att invånare i regionen ska välja kollektivtrafiken framför bilen och för att det kollektiva resandet skall kunna öka, framförallt på kvällar och nätter. Målet för trygghet är utmanande och kommer fortsatt så vara under en tid framöver trots att många åtgärder genomförs. Indikatorn saknar utfall också här eftersom kundundersökningen upplevd kvalitet pausats på grund av covid-19.

Exempel på aktiviteter som har pågått under inledningen av året för att stärka tryggheten i kollektivtrafiken:

- Utvärdering av projekt Trygghetschatt är genomförd med goda resultat.
- Kravställning Trygghet inför upphandling Djurgårdslinjen är genomförd. Kraven medför bland annat ökad utbildning för personal, trygghetspolicy, samverkan och rapportering.
- Utökning av trygghetskameror utanför stationer och på bussterminaler, exempelvis Kista och Jakobsbergs busstorg
- Kommunikationsinsats "Med oss reser du aldrig ensam", genomförd under sommaren.
- Videoanalys gällande spårbeträdande i tunnelbanan håller på att implementeras och beräknas vara klart tertial tre.

Resan i kollektivtrafiken ska vara enkel, smidig och bekväm, oavsett transportslag. Tillgängligheten i kollektivtrafiken fortsätter att utvecklas genom en kontinuerlig och lösningsorienterad dialog med intresseorganisationer och kommuner. Tillgänglighet och framkomlighet går hand i hand i kollektivtrafiken. Höga krav ställs på fungerande hissar och rulltrappor, på städning och på den fysiska utformningen av kollektivtrafiken. Pilot för att möjliggöra prediktivt underhåll av hissar och rulltrappor har startats upp. Framkomlighetsarbetet löper på enligt plan med bland annat utredning av stombuss 4 och arbetet med att föreslå och genomföra framkomlighetsåtgärder i samverkan med länets kommuner och Trafikverket. Arbete pågår samtidigt med sjötrafikutredningen som ska peka ut en framtida utveckling av sjötrafiken i sin helhet, både pendelbåtstrafik och skärgårdstrafik. Trafikförvaltningens arbete med att integrera cykeln i kollektivtrafiken pågår också enligt plan.

Framtidens kollektivtrafik ska vara hållbar. Arbetet med att minska klimatpåverkan från kollektivtrafiken fortgår. Klimatpåverkan uttryckt som andel förnybar energi är fortsatt hög. Arbetet med att successivt byta ut fossila drivmedel mot förnybara alternativ fortsätter, med målår senast 2030 för 100 procent förnybart inom kollektivtrafiken på vatten. Fortsatt arbete pågår med energieffektivisering i trafikdrift och fastigheter samt fortsatt arbete med att utöka elektrifieringen av busstrafiken. Inom ramen för vidareutveckling av koncept kopplat till fortsatt elektrifiering och autonom drift av fordon har ett pilotprojekt med eldriven bärplansbåt initierats samtidigt som möjligheten till att testa teknik för autonoma bussar i fler miljöer undersöks.

Trafikförvaltningen har genomfört ett pilotprojekt med källsortering på tunnelbanestationer som pågått i sex månader. Under hösten planeras information till trafiknämnden samt förslag till beslut om väg framåt.

Under inledningen av året blev SL-trafiken miljömärkt med Naturskyddsföreningens "Bra Miljöval". En efterlängtad och viktig insats. Trafikförvaltningen har jobbat aktivt med att använda miljömärkningen som ett argument i att skapa en attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem. Det blir en pusselbit för att börja locka

tillbaka resenärer/kunder till kollektivtrafiken.

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

För det nämndspecifika målet Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem finns förutom de av Regionfullmäktige beslutade indikatorerna även indikatorer som är beslutade av trafiknämnden. De av trafiknämnden beslutade indikatorerna är en nedbrytning av de övergripande indikatorerna, se bilaga indikatorer beslutade av nämnd.

Indikator (rapporteras per månad)	Utfall	Utfall fg år	Prognos-upp-fyllelse indikator	Mål-värde nämnd/ bolag	Mål-värde full-mäktige
Nöjda resenärer - allmän kollektivtrafik *(Regionfullmäktige)*			▬	>=78%	>=78%
Nöjda resenärer - allmän skärgårdstrafik *(Regionfullmäktige)*			▬	>=94%	>=94%
Andel resenärer som känner sig trygga i allmän kollektivtrafik på land och med pendelbåtar *(Regionfullmäktige)*			▬	>=74%	>=74%
Tusental påstigande en vanlig vardag (kollektivtrafik på land) *(Regionfullmäktige)*	1 573	1 935	■	>=2 966	>=2 966

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Prognos-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
Teknisk tillgänglighet till hissar och rulltrappor, andel uppkopplade anläggningar *(Regionfullmäktige)*	94%		●		

Kommentar

De hissar och rulltrappor som ingår i uppkoppling av tillgänglighetsmätning är de som Trafikförvaltningen har ett underhållsansvar för och som trafikanterna använder, oavsett trafikslag, sk trafikantanläggningar. Andel uppkopplade hissar och rulltrappor är vid rapporteringstillfället 94 %.

Procentsatsen kommer inte drastiskt att förändras förrän utbytesprogrammet hissar och rulltrappor har genomförts fullt ut.

2.1.2.1.4 Social hållbarhet

Trafikförvaltningen tillämpar Sveriges regioners och landstings uppförandekod för leverantörer för att främja hållbara leverantörskedjor. Trafikförvaltningen arbetar även

systematisk för att beakta sociala hållbarhetsaspekter, som demokrati, antidiskriminering, folkhälsa, jämlikhet, jämställdhet, barnperspektivet, mångfald, tillgänglighet och trygghet. Vid samtliga upphandlingar kompletteras därför uppförandekoden med en kravbilaga avseende social hållbarhet som anpassas efter den typ av upphandling som genomförs inom förvaltningen.

Trafikförvaltningen upprättar årligen en hållbarhetsredovisning. Den senaste hållbarhetsredovisningen avseende år 2020 är färdig och publicerad. Rapporten togs fram tillsammans med Förvaltning för utbyggd tunnelbana. Arbetet med hållbarhetsredovisning avseende år 2021 har påbörjats.

2.1.2.1.5 Region Stockholms klimatpåverkan ska minska

Trafikförvaltningens arbete syftar till att invånarna i regionen får tillgång till en väl fungerande och hållbar kollektivtrafik, enligt miljömålen i Miljöprogram 2017-2021 samt Trafikförsörjningsprogrammet (TFP) avseende klimatpåverkan.

Arbetet med att minska klimatpåverkan från kollektivtrafiken fortgår. Klimatpåverkan uttryckt som andel förnybar energi är fortsatt hög och målet till 2030 kommer sannolikt uppnås.

De senaste bussavtalen innehåller högre krav om energieffektivisering. Exempel på energibesparingsåtgärder är sparsam körning, ruttoptimering (bland annat hur bussarna kör till och från depå) samt elektrifiering av drivlinan. Sedan början av 2017 drivs 100 procent av bussflottan på förnybara drivmedel. SL har idag 14 elbussar sammanlagt i trafik, varav fyra ledbussar som trafikerar linje 175 i Barkarbystaden

Sjötrafiken gick 2020 upp från 20 procent till 50 procent förnybart drivmedel i sjötrafiken, vilket är den nivå som också gäller under 2021.

Se vidare bilaga A1 Uppdrag regionfullmäktige "Fortsatt arbete med miljö- klimat- och drivmedelsomställningen"

2.1.2.1.6 Samhällsviktiga funktioner upprätthålls vid extraordinära händelser och klimatförändringar

Trafikförvaltningen har en väl fungerande metodik för krishantering inklusive regelbundna krisledningsövningar. Fortsatta kontaktförsök med polismyndigheten avseende en särskild samverkansöverenskommelse myndigheterna emellan pågår.

Arbetet med säkerhetsskyddsplanen pågår enligt plan. Trafikavdelningens sektion Driftstöd har under 2021 blivit klassat som skyddsobjekt, samtliga inpasseringsrutiner har setts över och implementerats och personalen har fått extra utbildning kring säkerhetstänk.

Trafikförvaltningen avser att avvakta direktiv från Regionledningskontoret innan arbete påbörjas med frågan kring totalförsvar och pliktplaneringsplan.

Arbetet med utökad kamerabevakning med trygghetskameror inom busstrafikens och spårvägstrafikens knutpunkter samt icke publika områden i trafiksystemet pågår enligt plan. Det pågår en upphandling av kameror inklusive installationstjänster och först när den är genomförd kan en större utbyggnad ske. Det görs även en del mindre utökningar i samband med den pågående reinvesteringen av kameror.

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

Planering av signalskyddsförmåga har initierats och pågår enligt plan, utredning avseende viss utrustning pågår.

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

2.1.2.1.7 Kärnverksamheten ska prioriteras

Uppdraget att sänka de administrativa kostnaderna med 10 procent under 2021 pågår enligt plan och målet bedöms kunna uppnås. För att klara målet har många vakanser hållits inne och ersättningsrekryteringar beslutas noggrant, vilket betyder att det är ett tufft resursläge på trafikförvaltningen. Trafikförvaltningen är en beställarorganisation för att planera, utveckla och handla upp trafik inom givna ekonomiska ramar och det svårt att skilja ut vissa kompetenser och definiera dem som administration. Enligt regionledningen ingår i definitionen av administration juridik, ekonomi, internrevision, säkerhet, kommunikation, upphandling och inköp. Dessa kompetenser bildar tillsammans med övrig kärnverksamhet en naturlig helhet i leveranserna.

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Prognos-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
Administrationens andel av kostnaderna *(Regionfullmäktige)*	2%	2%		<=2 020%	Minska från år 2 020

Kommentar

Administrationens andel av totala kostnader uppgår till 2,1 % i ackumulerat utfall per augusti vilket är i nivå med årsprognosen per augusti. Budgeterad andel för året var 1,9 %. Ökningen i prognosen beror på en kombination av lägre totala kostnader och högre administrativa kostnader vilka i huvudsak kommer från ett ökat behov av juridiskt stöd i tvister.

2.1.2.1.8 Hög innovations- och digitaliseringsgrad

Resandet förändras och inom kollektivtrafikbranschen syns ett allt större fokus på

kombinerad mobilitet med ”hela resan-perspektivet”. Det innebär att den traditionella kollektivtrafiken ges möjlighet att utvecklas.

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

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

Trafikförvaltningen har under våren 2021 varit drivande i innovationsprocessen genom att sammankalla och genomföra fem stycken möten med FoI-rådet med fokus på att stärka trafikförvaltningens innovationsarbete. Trafikförvaltningen har därutöver deltagit i bedömningsgruppen för regionens Innovationsfond. Trafikförvaltningen har deltagit regionledningens arbete för att stödja forsknings- och innovationssamverkan. Under april 2021 genomfördes ett första s.k. Innovationsforum där trafikförvaltningen bjöd in trafikoperatörer till digitalt möte där det berättades om strategi, tänkt arbetssätt och möjlighet till samverkan. Cirka tio bolag gav positivt gensvar och fler möten kommer genomföras för att utveckla samarbetet kring innovationer. Trafikförvaltningen har i samverkan med olika aktörer (näringsliv och forskningspartners) deltagit i fyra av Vinnovas aktuella utlysningar: ”Satsning på innovationer i krisens spår”, ”Beteendeförändrande lösningar för klimatsmart, hälsosamt resande” som har beviljats, och "AI i klimatets tjänst", "Klimatanpassning i byggd miljö 2021".

2.1.2.1.9 Bidra till ett transporteffektivt samhälle i Stockholmsregionen
Trafikförvaltningen bidrar till utvecklingen för ett transporteffektivt samhälle i Stockholmsregionen genom flertalet aktiviteter och målet för 2021 bedöms uppnås.

Framtagandet av Kollektivtrafikplanen syftar till att beskriva kollektivtrafikens utveckling på lång sikt och hur den utvecklingen bör se ut för att uppnå de regionala målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet och RUFS 2050. I arbetet med Kollektivtrafikplan har en remisshandling tagits fram som informationsärende i trafiknämnden i maj, och därefter skickats ut på remiss under fyra månader till slutet av september. Nuvarande tidplan innebär att slutligt beslut om planen kan tas i trafiknämnden under första kvartalet 2022.

Inom framkomlighetsåtgärderna bedrivs en åtgärdsvalsstudie för förbättrad framkomlighet i stomlinjenätet tillsammans med Trafikverket och berörda kommuner. Det övergripande syftet är att skapa förutsättningar för ett större, sammanhängande stombusslinjenät med attraktiv standard vad gäller turtäthet, restider och framkomlighet. I arbetet ingår att utreda och föreslå åtgärder som ökar framkomligheten och kortar restiderna med buss samt redovisa konsekvenser av och kostnader för dessa. Arbetet syftar till att aktörerna samverkar kring lösningar på särskilt svåra frågor och problem som identifieras i pågående uppdrag rörande framkomlighet. Se vidare bilaga A2 Uppdrag trafiknämnden.

I det gemensamma arbetet med Stockholms stad, för att förbättra framkomligheten och öka pålitligheten, genomförs mindre trimningsåtgärder längs befintliga stombusslinjer som går helt eller delvis genom Stockholms kommun. Flera av de genomförda åtgärderna har haft en god effekt på att korta körtiderna samtidigt som påverkan på biltrafikens framkomlighet varit begränsad. En utredning av stombuss 4 pågår i enlighet med undertecknad avsiktsförklaring inom framkomlighetskommissionen, se vidare bilaga A1 Uppdrag regionfullmäktige.

Uppdraget att förtydliga ansvaret för skärgårdens replipunkter och vilka förväntningar som kan ställas på kommuner och markägare gällande dessa går enligt plan och genomförs genom att Region Stockholm medverkar i det av Länsstyrelsen ledda projektet Replipunktslyftet. Målet är att utveckla länets 11 replipunkter och utreda ansvarsfördelning mellan berörda aktörer. Regionen har under perioden maj-augusti intensifierat arbetet med replipunkterna där samverkan mellan olika förvaltningar, trafikförvaltningen och regionledningskontoret har inletts. Arbetet fortskrider under hösten.

Hållbar arbetsgivare

2.1.2.1.10 Region Stockholm - attraktiv arbetsgivare
Samtliga indikatorer som trafikförvaltningen mäter internt (AVI, JÄMIX, Sjukfrånvaro totalt-, korttid- och långtid-, Tillsvidareanställda, Visstidsanställda) utom en (Tjänster inom personalram) har ett utfall över mål för delåret vilket ger den samlade bedömningen att målet Attraktiv arbetsgivare uppnås 2021.

2.1.2.1.11 Systematisk kompetensförsörjning
Samtliga indikatorer (Personalomsättning, Intern rörlighet) utom en (Andel utvecklingsplaner i ProCompetence) med utfall på delåret visar på grönt vilket ger den samlade bedömningen att målet Systematisk kompetensförsörjning uppnås. Framåtriktat spås personalomsättningen gå upp kopplat till att rörligheten på arbetsmarknaden nu ökar. Det är ett tufft resursläge på trafikförvaltningen med en minskad personalram för 2021. Detta samtidigt som kraven på verksamheten ökar i form av ett större uppdrag.

Vägledande för trafikförvaltningen under 2021 är att skapa förutsättningar för en effektivare resurssättning av en beställarorganisation som stärker kärnverksamheten. Kompetensplanering/-kartläggning pågår och är grunden för planering av fortsatta kompetensutvecklingsinsatser. Arbetet är långsiktigt och kommer att fortsätta under 2021.

Arbetet pågår enligt plan i de delar som omhändertas inom ramen för trafikförvaltningens bemanningsråd samt att HR-partner i linjen utmanar respektive chef kopplat uppkomna rekryteringsbehov.

2.2 Intern kontroll

2.2.1 Arbetet med intern kontroll

Trafikförvaltningen arbetar i enlighet med Riktlinje för intern kontroll för Region Stockholm (RS2019-0866). Utvecklingen och effektiviseringen av arbetet med den interna kontrollen har fortsatt och är högt prioriterat framåt under 2021.

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

Det är en stegvis förändringsresa för trafikförvaltningen att säkra en korrekt värdering av 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, identifierade åtgärder och uppföljning av kontroller och åtgärder. Det pågår ett arbete med att etablera en huvudprocesskarta som är starten för denna förändringsresa mot ett tydligare processorienterat arbetssätt.

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

Covid-19 pandemin påverkar trafikförvaltningens verksamhet ekonomiskt och verksamhetsmässigt i stor omfattning.

Genomförda riskanalyser visar att några nya risker har identifierats för verksamhetsåret 2021. För de risker som påverkas av covid-19 pandemin har denna påverkan omhändertagits vid framtagandet av kontroller och åtgärder.

Trafikförvaltningens samlade bedömning är att det planerade arbetet med att utföra den interna kontrollen under perioden inte har påverkats av covid-19

2.2.2 Resultat och analys från riskbedömningen

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

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

Analys av trafikförvaltningens arbete med riskhantering visar att identifierade risker som bedöms som mycket höga är kopplade till målen avseende hållbar investeringsutveckling, ett resultat i balans samt samhällsviktiga funktioner upprätthålls vid extraordinära händelser och klimatförändringar.

De högst värderade riskerna för verksamhetsåret 2021 är följande och denna bedömning kvarstår vid denna delårsrapportering:

- risk att investeringar överskrider beslutade ramar och inte når fulla effektmål på grund av bland annat överprövningar, statliga regelverk och nya lagkrav,

- risk för antagonistiskt angrepp mot trafikförvaltningens byggnader och/eller anläggningar/fordon och/eller IT-system,

- risk att trafikförvaltningen inte förmår anpassa kollektivtrafiken till förändrade resandebehov orsakat av ökande konkurrens, covid-19 och ny teknik,

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

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

Under detta delår har arbetet med kontroller och åtgärder fortsatt för att minska sannolikheten och konsekvensen för riskerna. Riskvärderingen för de flesta riskerna är oförändrade då man inte ser att risken förändrats och att hanteringen av riskerna pågår. Riskvärderingen är förändrad för några av riskerna där man bedömt att sannolikheten eller konsekvensen har minskat.

Det har varit ett fortsatt fokus på att hantera konsekvenserna av pandemin i hela verksamheten och därmed av riskerna kopplat till det. Inget avvikande har noterats i uppföljningen denna period.

3 Verksamhet

3.1 Avtal och upphandlingar

Allmänt
Arbete med upphandlingar och avtal har påverkats av pandemin. Studier inför nya trafikupphandlingar har fått beakta nya förutsättningar och avslutats eller senarelagts, bland annat upphandling av tunnelbanans trafik och flertalet busstrafikavtal.

Interimsavtal har förhandlats fram med trafikutövare för buss och lokalbanor för att hantera ersättning och trafikbeställningsförfarande under rådande situation. Trafiknämnden har i augusti beslutat om att förlänga de interimsavtal som tidigare tecknats med trafikutövarna från 1 oktober till 31 december med möjlighet till ännu en förlängning till 31 mars. Analys pågår kring behov av interimsavtal 3.0 alternativt konsekvenser av återgång till ordinarie avtal.

Tunnelbana
Upphandlingen av kommande tunnelbaneavtal (E40) är fortsatt skjuten på framtiden efter att marknaden inte bedömdes ha möjlighet att resurssätta en så omfattande affär under rådande omständigheter. I juni månad presenterades en ny tidplan för marknaden och upphandlingsprojektet kommer att starta upp under tredje kvartalet 2021.

Buss och lokalbana
Trafiknämnden beslutade i maj 2020 att uppdra åt Transdev Sverige AB att utföra SL-trafiken på Roslagsbanan (E34) samt busstrafiken i Norrort (E35) och Norrtälje (E38). Besluten överprövades och dom i förvaltningsrätten till trafiknämndens fördel erhölls under december för E34, E35 och E38. Samtliga upphandlingarna överklagades till Kammarrätten. Prövningstillstånd meddelades för E35 och E38 och dom meddelades i juni 2021, återigen till trafiknämndens fördel. Prövningstillstånd har avslagits för E34 och avtal med vinnande anbudsgivare Transdev har tecknats med driftstart den 15 april 2022. Högsta förvaltningsdomstolen meddelade under juli beslut att inte meddela prövningstillstånd för E35 och E38. Förvaltningens upphandlingar av busstrafik i Norrtälje och Norrort ligger därmed fast. Avtal har tecknats men datum för trafikstarter har ännu inte beslutats.

Upphandlingarna av busstrafik inom Nacka/Värmdö (E36) och Huddinge/Botkyrka/Söderort (E37) pågår efter att ha annonserats på nytt. Upphandlingarna avbröts i höstas efter dialog med potentiella anbudsgivare som indikerade att marknaden hade svårt att acceptera avtal med inslag av resandeincitament till följd av pandemin. Anbudstiden sträckte sig fram till den 16 augusti och tilldelningsbeslut är planerat till den 30 november 2021. Planerad trafikstart oktober 2022.

Sjötrafik
Upphandlingen av pendelbåtstrafik djurgårdslinjen (linje 82) har avslutats, tilldelningsbeslut meddelades i maj 2021. Kontrakt har slutits med Djurgårdens Färjetrafik AB och har planerad trafikstart i mars 2022.

Upphandlingen av försökslinje för pendelbåt Värmdö-Stockholm (linje 84) har påbörjats. Minskande resenärsunderlag och därmed biljettintäkter har medfört att de ekonomiska förutsättningarna för linjen har förändrats. En uppdatering av tjänsteutlåtandet för försöklinjen presenterades för trafiknämnden för beslut i maj.

Anläggningar med mera
Inriktningsbeslut avseende nytt underhållsavtal för bana, el och signal (UH2022) har fastställts av trafiknämnden. Upphandlingen som påbörjades av vissa delar rörande underhåll BES-anläggning (Bana, El, Signal) pausades temporärt, detta för att under hösten omarbeta förstudien inför upphandlingen. Som en följd av detta har UH2012-avtalen förlängts. Nu har upphandlingsprojektet startat upp igen under namnet UH 2024 med preliminär tidplan att första upphandlingen ska annonseras under första kvartalet 2022.

3.2 Resande i kollektivtrafik

Resande: Redovisning av antal resande i tusental per trafikslag[2] jämfört med budget och föregående år, samt prognos. Kollektivtrafik på vatten innefattar skärgårdstrafik och pendelbåtslinjer.

Resande kollektivtrafik (totalt tusental)	Utfall 2107	Utfall 2007	Förändr. 2107-2007	Prognos 2021	Budget 2021	Avvik PR-BU	Bokslut 2020
Kollektivtrafik på land, genomsnitt påstigande	1 573	1 935	-18,7%	1 729	2 966	-1237	1 859
Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt	2 225	1 831	21,5%	3 516	6 156	-2640	3 168

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

Utfall i jämförelse med föregående år

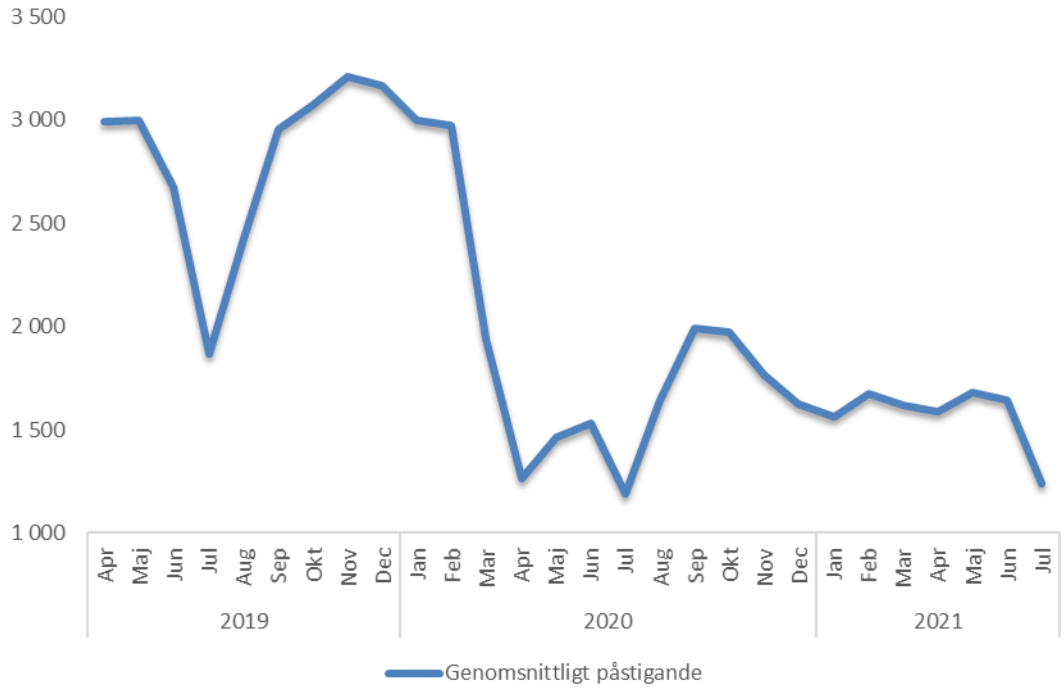
Kollektivtrafik på land, genomsnittligt påstigande[3]
Resandet har minskat markant till följd av covid-19. Antalet genomsnittligt påstigande en vanlig vardag till och med juli uppgår 1 573 tusen vilket är en minskning med 18,7 procent jämfört med samma period 2020 (januari och februari 2020 var normala månader det året) och en minskning med 43,8 procent jämfört med samma period

[2] Redovisning sker med en (1) månads fördröjning

[3] Resandeutvecklingen i kollektivtrafiken på land, mätt som antal genomsnittligt påstigande budgeterades till 2 966 tusen genomsnittligt påstigande per vanlig vardag. Antalet genomsnittligt påstigande varierar med tid på året. Under sommaren har alla trafikslag färre genomsnittligt påstigande än under vintermånaderna.

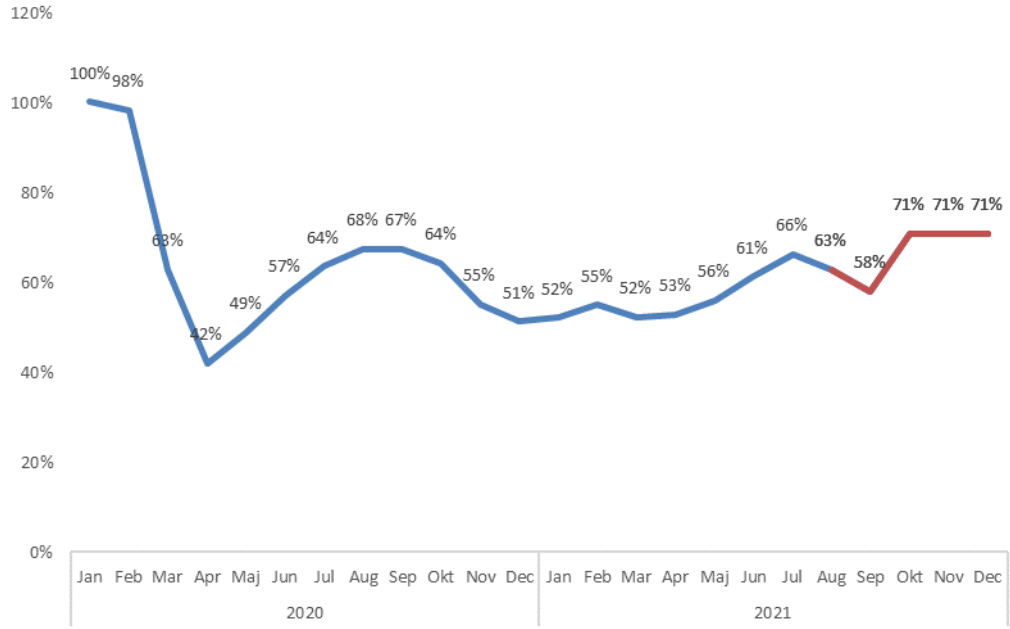
2019. Minskningen av antal påstigande är helt hänförligt till läget i samhället i stort och de rekommendationer som har getts av Folkhälsomyndigheten.

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



Det normala säsongsmönstret, med lägre resande under sommarperioden, ses år 2019 i ovan diagram, utvecklingen av pandemin har därefter ändrat mönstret. Sedan april 2021 ligger resandet över motsvarande period 2020.

I förhållande till normalåret 2019 var resandet i juli 2021 uppe i nivån 66 procent. I slutet av året bedöms nivån ligga strax över 70 procent.



Tabell: antalet påstigande i kollektivtrafiken på land en vanlig vardag, tusental

	Jan	Feb	Mar	Apr	Maj	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec
2018	2 900	2 953	2 941	2 915	2 899	2 636	1 840	2 427	2 973	3 037	3 164	3 142
2019	2 989	3 026	3 085	2 995	2 998	2 678	1 865	2 430	2 954	3 073	3 210	3 169
2020	2 998	2 977	1 943	1 262	1 464	1 532	1 187	1 641	1 994	1 975	1 769	1 627
2021	1 561	1 667	1 617	1 588	1 682	1 643	1 240					

Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt
Resandet har minskat markant till följd av covid-19. Antalet påstigande till och med juli uppgår 2 225 tusen vilket är en ökning med 21,5 procent jämfört med samma period 2020 och en minskning med 37,2 procent jämfört med samma period 2019. Ökningen relativt 2020 beror på att restriktionerna har lättats inför sommaren 2021 och under juni/juli har fartygen kunnat öka de tillgängliga platserna från 60 procent till 75 procent.

Prognos i jämförelse med budget

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

Total budget baserades på 100 procents resande. Aktuell prognos bygger på 60 procent ackumulerat jämfört med 2019. Avvikelsen mot budget beror på att pandemin tog fart igen runt november med hårdare restriktioner till följd.

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

4 Personal

Hantering av covid-19 pandemin kopplat till trafikförvaltningens uppdrag samt implementering av arbetssätt kring distansarbete har präglat det senaste året.

Såväl fysisk som psykosocial arbetsmiljö har varit i fokus. Under perioden har flertalet rutiner och inriktningar tagits fram och implementerats med anledning av hemarbete och nya arbetssätt. Distansarbete har tillämpats i stor utsträckning till följd av restriktioner utfärdade av Region Stockholm. Arbetssätt och mötesstrukturer har förändrats till mer digitala. Den nya medarbetarpolicy som har tagits fram av Region Stockholm har fokus på medarbetarskap och ledarskap. Medarbetarpolicyn som tillika är Region Stockholms arbetsmiljöpolicy anger styrande principer för hur medarbetare och chefer inom Region Stockholm ska agera som arbetsgivare.

Resurssättning i verksamheten ska ske utifrån kompetensbehov och på ett kostnadseffektivt sätt, att arbeta mer i nätverk än i hierarkier samt att möjliggöra en flexibilitet vad gäller arbetstid och arbetsplats. Mot bakgrund av det ekonomiskt ansträngda läget råder restriktivitet kring nyanställning och konsultintag. I första hand ska prövas om behovet kan lösas genom omfördelning av interna resurser. Ett tvärfunktionellt bemanningsråd har etablerats för att ta ett helhetsansvar för kompetensförsörjningen.

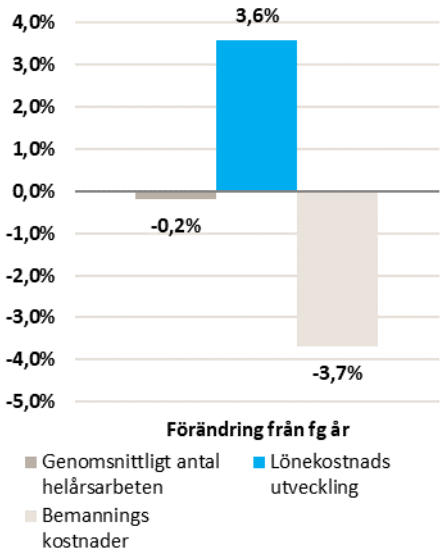
Takten på digitaliseringen har ökat till följd av pandemin, framförallt inom digitala verktyg för distansarbete. Det har funnits både möjligheter och utmaningar med digitaliseringen och brister har ibland uppstått i prestanda och stabilitet vilket medfört att produktiviteten påverkats.

Trafikförvaltningen har infört månatliga pulsmätningar där medarbetarna får svara på korta frågor kopplat till arbetsmiljön vad gäller engagemang, arbetssätt, ledarskap och stress. Syftet är att få till en kontinuerlig och öppen dialog med arbetsmiljön i fokus. Vidare har Nano Learning introducerats på trafikförvaltningen, ett digitalt verktyg för kurser i mindre format vilket är ett tidseffektivt sätt att stärka medarbetarnas kunskap inom utvalda områden.

En överföring av lönesupporten till Serviceförvaltningen har genomförts.

4.1 Helårsarbeten

Bemanning: Redovisning av helårsarbeten och bemanningskostnader



Genomsnittligt antal helårsarbeten har ökat marginellt jämfört med samma period föregående år. De direkta lönekostnaderna ökar främst till följd av årlig lönerevision. Bemanningskostnaderna minskar jämfört med samma period föregående år till följd av återhållsamhet gällande resursintag

Helårsarbeten	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år	Prognos år	Budget år	Budget avvik.
Personal - Helårsarbeten	874	875	-1	0,2%	875	875	0

Utfall i jämförelse med budget

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

Prognos i jämförelse med budget

Budget 2021 omfattar full bemanning avseende helårsarbeten, såväl i antal som kostnader. Inhyrd personal budgeteras därmed inte. I prognosen är antal helårsarbeten detsamma som i budget. Bemanningskostnaderna beräknas understiga budget bland annat beroende på lägre pensionskostnader.

4.2 Sjukfrånvaro

Procentuell sjukfrånvaro	Ack Utfall	Utfall fg år	Förändr.
Procentuell sjukfrånvaro totalt	3,0%	3,4%	-0,4
- varav kvinnor	4,0%	4,4%	-0,4
- varav män	1,9%	2,4%	-0,5

Den korta sjukfrånvaron är fortsatt stabil på en låg nivå. En viss risk finns för mörkertal avseende den korta sjukfrånvaron kopplat till den höga graden av hemarbete under pandemin, vilket ger möjligheten att arbeta trots mildare sjukdomssymptom. Långtidsfrånvaron har ökat marginellt men ligger fortsatt väl under målet på 3 procent.

5 Ekonomi

5.1 Resultat

Resultaträkning: Trafikförvaltningens resultat 2021 jämfört med budget samt resultat 2020. Verksamhetsinterna intäkter och kostnader ingår ej i resultaträkningen nedan.

Resultat (mkr)	Ack utfall 2108	Ack budget 2108	Avvik utf-bu 2108	Ack utfall 2008	Föränd fg år %	Prognos 2021	Budget 2021	Avvik PR-BU	Bokslut 2020
Verksamhetsanslag	6 745	6 745	0	6 529	3,3%	10 117	10 117	0	9 794
Biljettintäkter	3 427	6 191	-2 764	3 892	-11,9%	5 590	9 610	-4020	5 437
Uthyrning fordon	925	917	9	929	-0,3%	1 386	1 370	16	1 388
Uthyrning lokaler	580	592	-12	570	1,7%	880	888	-8	852
Reklamintäkter	245	240	5	237	3,2%	358	360	-2	352
Övriga intäkter	827	780	47	1 462	-43,5%	1 222	1 168	54	3 220
Verksamhetens intäkter	**12 749**	**15 464**	**-2 716**	**13 620**	**-6,4%**	**19 553**	**23 512**	**-3959**	**21 043**
Personalkostnader	-541	-579	38	-561	-3,7%	-855	-880	24	-872
Köpt landtrafik (SL)	-9 010	-9 244	235	-8 853	1,8%	-14 149	-14 085	-64	-13 321
Köpt sjötrafik (WÅAB)	-299	-325	26	-283	5,4%	-420	-459	39	-397
Drift och underhåll	-1 428	-1 657	228	-1 689	-15,4%	-2 420	-2 541	121	-2 565
Övriga kostnader	-892	-690	-202	-638	39,9%	-1 125	-1 043	-82	-1 138
Verksamhetens kostnader	**-12 169**	**-12 495**	**326**	**-12 024**	**1,2%**	**-18 970**	**-19 008**	**38**	**-18 293**
Avskrivningar	-2 266	-2 376	110	-2 180	4,0%	-3 422	-3 587	165	-3 316
Finansnetto	-366	-346	-20	-351	4,2%	-528	-513	-15	-523
Resultat*	**-2 053**	**248**	**-2300**	**-935**		**-3 367**	**404**	**-3771**	**-1 089**

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

Periodens ackumulerade resultat uppgår till -2 053 mkr och understiger periodiserad budget med 2 300 mkr. Utfallet påverkas i stor omfattning av de åtgärder som vidtagits av myndigheter och regering för att motverka coronavirusets spridning. Försäljningen av biljetter har fortsatt ligga på en mycket låg nivå till följd av det minskade resandet i pandemins spår, medan trafikproduktionen alltjämt utförs i full omfattning.

I prognos per augusti uppgår årets resultat till -3 367 mkr att jämföra med årets budget om +404 mkr. Biljettintäkterna bedöms minska med 4 020 mkr jämfört med budget till följd av resandeutvecklingen under rådande pandemi. De totala kostnaderna förväntas understiga budget med 188 mkr främst genom lägre kapitalkostnader (150 mkr) samt för drift och underhåll med 121 mkr. Exklusive bortfall av biljettintäkter till följd av covid-19 (-4 020 mkr) samt ränteeffekten på pensionsskulden av årets förändring av diskonteringsräntan (-43 mkr) noteras ett positivt resultat om 696 mkr vilket överstiger budget med 292 mkr. Prognosen omfattar i nuläget inget stöd för

intäktsbortfall till följd av covid-19, varken från statligt håll eller inom Region Stockholm.

Jämfört med prognos per april förbättras resultatet med 339 mkr. Förbättringen beror främst på högre biljettintäkter till följd av ett högre resande under sommarmånaderna, än bedömt i april. Därtill noteras bland annat lägre kostnader för drift och underhåll samt personalkostnader. Resultatförbättringen motverkas av högre kostnader inom köpt trafik till följd av ökade indexkostnader inom främst bussverksamheten.

Huvudsakliga orsaker till avvikelserna för periodens utfall mot budget samt helårsprognos jämfört med budget inom respektive resultatkategori redovisas nedan. Resultatneutrala avvikelser kommenteras ej i detalj.[4]

Kostnadsutveckling jämfört med föregående år

Verksamhetens kostnader (exklusive jämförelsestörande poster) ökar med 1,1 procent, jämfört med motsvarande period föregående år, vilket kan jämföras med budgeterad kostnadsökning för perioden om 6,1 procent. Kostnadsutvecklingen för köpt trafik, som är tongivande för utvecklingen, är 1,9 procent. Övriga kostnadsposter så som personal samt drift och underhåll minskar däremot jämfört med föregående år.

Kapitalkostnaderna ökar med 4,0 procent jämfört med motsvarande period föregående år, men är lägre än budgeterat (7,5 procent). Ökningstakten beror dels på tillkommande avskrivningar när investeringar successivt färdigställs och tas i bruk, och dels på ökad kostnad för diskonteringsräntan på pensionsskulden.

Utfall i jämförelse med budget

Periodens utfall uppgår till -2 053 mkr och understiger periodens budget med -2 300 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på följande:

Verksamhetens intäkter

Verksamhetens intäkter understiger ackumulerad budget med 2 716 mkr.

Biljettintäkter

Biljettintäkterna understiger budget med totalt 2 764 mkr, vilket nästan helt är hänförligt till SL-trafiken. Periodens ackumulerade budget baserades på resandevolym omkring 80 procent i jämförelse med ett normalår (2019), samt en kompenserande post för att möta intäktsnivån före pandemins start[5]. Till följd av smittspridningen i regionen, restriktioner och rekommendationer från myndigheter, har resandet varit drygt 55 procent, jämfört med ett normalår.

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

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

Skärgårdstrafikens biljettintäkter understiger budget med 4 mkr, vilket beror på ett lägre resande till följd av förlängda restriktioner kopplat till pandemin.

Övriga intäkter
Övriga intäkter[6] består huvudsakligen av resultatneutral vidarefakturering (fordonsgas, diverse material och uthyrning etc). Periodens utfall överstiger budget med 49 mkr huvudsakligen genom ökad vidarefakturering (56 mkr) främst inom externa projekt åt annan part, kontrollavgifter (10 mkr) och uthyrning av bussar (9 mkr). Intäkter för vidaresålt bränsle och fraktintäkter inom sjötrafiken är lägre än budget (28 mkr).

Verksamhetens kostnader
Verksamhetens kostnader understiger ackumulerad budget med 326 mkr.

Personalkostnader
Personalkostnaderna understiger budget med 38 mkr genom färre anställd personal (vakanser) och frånvaro vilket delvis motverkas av intag av resurskonsulter. Vidare noteras lägre utfall för pensioner samt utbildning och konferenser.

Köpt trafik SL
Kostnaderna för SL-trafiken understiger budget med 235 mkr. Trafiken bedrivs i full omfattning och mer för att bidra till minskad smittspridning. Busstrafikens kostnader är 147 mkr lägre än periodens budget, vilket vid årets slut kommer att mötas av ökade indexkostnader. Pendeltågstrafiken har lägre kostnader (38 mkr) främst på grund av lägre banavgifter. Lägre kostnader noteras även för tunnelbana och lokalbana med 10 mkr vartdera trafikslag. Vidare understiger de trafikslagsgemensamma kostnaderna budgeten med 32 mkr, främst kopplat till kundtjänsten till följd av färre inkomna ärenden. Endast pendelbåtstrafiken överstiger budget med 2 mkr till följd av förändrad bränsleplan.

Köpt trafik WÅAB
Skärgårdstrafikens kostnader understiger budget med 26 mkr bland annat genom reducerad tidtabell i början av året på grund av svårt isläge. Ordinarie fartyg har då inte kunnat trafikera skärgården och en mindre flotta av isgående fartyg har använts. Vidare noteras lägre kostnader för diverse poster, bland annat helikopter och svävartrafik, incitament och index.

Drift och underhåll
Drift och underhåll understiger budget med 228 mkr till följd av att trafikrelaterade underhållsarbeten inte ligger i fas med budget, och lägre kostnader för bränsle inom sjötrafiken till följd av förändrad bränsleplan. Även IT-driftkostnader har förskjutits genom försening i transitionen till ny IT-drift leverantör.

Övriga kostnader

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

Övriga kostnader överstiger budget med 202 mkr, främst kopplat till en högre avsättning. I övrigt noteras främst lägre kostnader bland annat för MÄLAB, lägre nyttjande av specialistkonsulter, reklam/pr samt försäljningskostnader.

Kapitalkostnader
Kapitalkostnaderna understiger budget med 90 mkr. En generellt lägre färdigställandetakt än budgeterat, bland annat mottagandet av C30-tunneltåg, Roslagsbanans utbyggnad och Tvärbana Norr Kistagrenen, minskar avskrivningarna mot budget med 110 mkr. Räntekostnaderna överstiger budget med 20 mkr på grund av diskonteringsränteeffekten på pensionsskulden.

Covid-19 effekt på utfall
Den främsta effekten av situationen med covid-19 på trafikförvaltningens utfall är bortfallet av biljettintäkter, vilket uppgår till -2 764 mkr under perioden. Jämfört med föregående månad har bortfallet ökat med 297 mkr. Förvaltningens merkostnader kopplade till covid-19 motverkas av lägre kostnader inom flertalet områden. Sammantaget noteras lägre kostnader än budget.

Prognos i jämförelse med budget
Prognos per augusti uppgår till -3 367 mkr och understiger budget med 3 771 mkr. Exklusive intäktsbortfall och diskonteringsräntans effekt på pensionsskulden noteras en positiv avvikelse mot budget om 292 mkr. Nedan beskrivs huvudsakliga avvikelser per resultatrad:

Verksamhetens intäkter
Verksamhetens intäkter beräknas understiga budget med 3 959 mkr i prognos per augusti.

Biljettintäkter
Biljettintäkterna väntas understiga budget med totalt 4 020 mkr till följd av rådande pandemi.

Prognosen för biljettintäkterna i SL-trafiken beräknas understiga budget med 4 019 mkr och omfattar då inget bidrag eller kompensation för intäktsbortfall. Budgeten 2021 baserades på ett genomsnittligt resande om 80 procent på årsbasis (år 2019 som bas), samt en kompenserande post om 2 170 mkr för att möta intäktsnivån före pandemins start.[7] Årsprognosen per augusti bygger på ett lägre resande om i genomsnitt 60 procent och omfattar inget bidrag eller kompensation för intäktsbortfall. I slutet av året bedöms resandet vara på en nivå strax över 70 procent. Resandeprognosen har totalt sett förbättrats vilket medför en intäktsförbättring på helåret med 431 mkr jämfört med prognos per april.

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

Prognosen baseras på förvaltningens scenarioantaganden över resandeutvecklingen som är förknippade med osäkerhetsfaktorer vilka i grunden bygger på i hur stor utsträckning resenärerna väljer att åka kollektivt och vilken biljettyp de väljer. I scenariona beaktas den senaste informationen kring smittspridning och rekommendationer.

Biljettintäkterna från skärgårdstrafiken beräknas ligga i nivå med budget vid årets slut. Prognosen bygger på samma grundscenario för resande som i SL-trafiken. För skärgårdstrafiken bedöms dock en starkare återhämtning i resandet än för kollektivtrafiken på land.

Övriga intäkter
Övriga intäkter består främst av resultatneutral vidarefakturering (fordonsgas, diverse material och uthyrning med mera). I prognosen beräknas de samlade övriga intäkterna öka med 61 mkr mot budget, främst genom högre intäkter från vidarefakturerade kostnader främst kopplat till externa projekt (78 mkr), uthyrning av fordon (16 mkr) till stor del kopplat till att trafikavtal E19 har förlängts, samt kontrollavgifter (10 mkr). Avvikelsen motverkas bland annat av lägre intäkter från sjötrafikens vidarefakturering av bränslekostnader (36 mkr) samt från uthyrda lokaler (8 mkr) till följd av hyresrabatter.

Verksamhetens kostnader
Verksamhetens kostnader beräknas understiga budget med 38 mkr i prognos per augusti.

Personalkostnader
Personalkostnaderna beräknas understiga budget med 24 mkr. Avvikelsen beror främst på lägre direkta lönekostnader till följd av vakanser och frånvaro samt pensionskostnader. Lägre kostnader noteras också för utbildning och konferenser. Avvikelsen motverkas av högre kostnader för inhyrd personal för att täcka upp vid frånvaro.

Köpt trafik SL
Kostnaderna för SL-trafiken förväntas överstiga budget med 64 mkr. Busstrafiken står för merparten av avvikelsen med 106 mkr, vilket främst beror på ökade kostnader för index (framförallt kopplat till drivmedel), förstärkningstrafik och motorkonverteringar. En generell budgetpost inom busstrafiken bidrar till att dämpa ökningen mot budget. De ökade indexkostnaderna förväntas inte belasta utfallet förrän i december. Vidare ökar kostnaderna inom lokalbanetrafiken (13 mkr) bland annat till följd av ett utökat behov av trafikering på Tvärbanan och Lidingöbanan, samt ökade indexkostnader. Ökade kostnader noteras också inom pendelbåtstrafik (6 mkr) till följd av ökade bränslekostnader.

Avvikelsen motverkas av lägre kostnader inom pendeltåg (13 mkr) främst på grund av lägre banavgifter till följd av färre sålda biljetter med Arlandapassage, samt inom tunnelbana (18 mkr) bland annat kopplat till lägre incitament och regleringar kopplat

till föregående år. Därtill minskar de trafikslagsgemensamma kostnaderna med 30 mkr främst till följd av ett lägre nyttjande av kundtjänsten.

Köpt trafik WÅAB
Skärgårdstrafikens kostnader förväntas minska med 39 mkr på helårsbasis. Till stor del beroende på att istidtabell behövde användas vissa perioder under vintern vilket inneburit färre trafikerade timmar. Ytterligare lägre kostnader noteras kopplat till bland annat index, bränsle, incitament med mera.

Drift och underhåll
Kostnaderna för drift och underhåll understiger budget med 121 mkr vilket främst beror på lägre kostnader inom trafikavdelningen (88 mkr) huvudsakligen kopplat till lägre bränslekostnader inom sjötrafiken och förskjutet underhåll inom tunnelbanan. Vidare minskar kostnaderna inom IT-förvaltningen (39 mkr) till följd av förseningar i transitionen till ny IT-driftleverantör.

Övriga kostnader
Övriga kostnader beräknas bli 82 mkr högre än budget. Avvikelsen beror främst på högre kostnader för konsulter huvudsakligen kopplat till ett ökat behov av juridiskt expertstöd (42 mkr), färre arbetade timmar i investeringsprojekt (23 mkr), högre hyreskostnader för datorer (17 mkr) samt licenser (11 mkr). Avvikelsen motverkas bland annat av lägre kostnader kopplat till lager (13 mkr).

Kapitalkostnader
Kapitalkostnaderna förväntas bli 150 mkr lägre än budget. Lägre avskrivningskostnader beräknas till 165 mkr, på grund av förskjutna tidplaner inom en del projekt exempelvis fordonsleveranser, samt att reserverade kostnader i budget inte bedöms behöva användas. Räntekostnaderna (finansnetto) prognostiseras bli 15 mkr högre vilket beror på effekten av årets förändring av diskonteringsräntan på pensionsskulden (43 mkr). Avvikelsen motverkas av ett reserverat utrymme i budget.

Covid-19 effekt på prognos
Den främsta effekten av situationen med covid-19 på trafikförvaltningens årsprognos är bortfall av biljettintäkter som uppgår till -4 020 mkr. De merkostnader som noterats kopplat till pandemin täcks av lägre kostnader inom flera områden.

5.1.1 Personalkostnader inklusive inhyrd personal

Tabell: Personalkostnader inklusive inhyrd personal

Personalkostnader inkl inhyrd personal Mkr	Ack utfall 2108	Ack budget 2108	Avvik utf-bu 2108	Ack utfall 2008	Föränd fg år %	Prognos 2021	Budget 2021	Avvik PR-BU
Personalkostnader	**-516**	**-579**	**63**	**-521**	**-0,9%**	**-812**	**-880**	**68**
varav lönekostnad	*-346*	*-372*	*25*	*-334*	*3,6%*	*-528*	*-558*	*29*
spec. övertid	*-1*	*-2*	*1*	*-2*	*-26,0%*	*-2*	*-3*	*1*
spec. sjuklönekostnad	*-3*	*-1*	*-2*	*-4*	*-16,4%*	*-4*	*-2*	*-2*
varav PO-pålägg och pensionskostnader	*-169*	*-193*	*24*	*-182*	*-7,0%*	*-259*	*-293*	*34*
varav förändring sem- och löneskuld	*6*	*5*	*1*	*6*	*0,4%*	*-4*	*-1*	*-3*
varav övriga personalkostnader	*-6*	*-19*	*12*	*-11*	*-39,3%*	*-20*	*-28*	*8*
Inhyrd personal	**-24**	**0**	**-24**	**-40**	**-39,6%**	**-43**	**0**	**-43**
Personalkostnader inkl inhyrd personal	**-541**	**-579**	**38**	**-561**	**-3,7%**	**-855**	**-880**	**24**

Verksamhetens personalkostnader inklusive inhyrd personal utgör cirka 5 procent av trafikförvaltningens totala kostnader. Jämfört med föregående år har de totala personalkostnaderna inklusive inhyrd personal minskat med 3,7 procent vilket främst beror på lägre kostnader för inhyrd personal på grund av återhållsamhet med intag av resurskonsulter på vakanta tjänster. Lönekostnaderna har ökat med 3,6 procent jämfört med föregående år, främst till följd av att fler rekryterats till beslutade tjänster, ersättningsrekryteringar samt den årliga löneöversynen.

Utfall i jämförelse med budget

Se avsnitt 5.1

Prognos i jämförelse med budget

Se avsnitt 5.1

5.2 Åtgärdsprogram för ett resultat i balans

Prognos per augusti uppgår till -3 367 mkr vilket understiger budget om 404 mkr med 3 771 mkr. Vid jämförelse mot resultatkravet räknas av intäktsbortfall till följd av pandemin (-4 020 mkr) samt även effekten av den förändrade diskonteringsräntan (-43 mkr). Resultatet justerat för detta blir 696 mkr vilket överstiger resultatkravet om 404 mkr med 292 mkr. Därmed anses trafikförvaltningen inklusive SL-koncernen[8] uppfylla årets resultatkrav.

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

Budgeten för trafikförvaltningen inklusive SL förutsätter att staten och Region Stockholm ersätter intäktsbortfall till följd av covid-19 (RS 2020-0469). Aktuell prognos per augusti tyder på att intäktsbortfallet kommer att öka ytterligare med drygt 1,8 miljarder kronor för att nu uppgå till 4 miljarder kronor, jämfört med det underlag för resande som budgeten baserades på.

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

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

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

5.3 Investeringar

Från och med 2021 ska tertialrapporteringen, enligt nya anvisningar från Regionledningskontoret, innehålla en mer detaljerad investeringsrapportering med väsentliga händelser, risker och åtgärder.

5.3.1 Väsentliga händelser och risker i investeringsobjekt

Program Roslagsbanans utbyggnad
Dubbelspårsutbyggnaden tillsammans med nya fordon (X15p) och en ny depå, Vallentunadepån i Molnby, betyder för resenären tätare och mindre störningskänslig trafik i modernare fordon. Under andra tertialet har verifierande tester av de nya fordonen ute på banan fortsatt med positiva resultat. Vid midsommar stängdes trafiken ned på Kårstagrenen för de fortsatta entreprenadarbetena för dubbelspår på sträckan Täby kyrkby – Kragstalund samt återstående banåtgärder på Kårstagrenen norr om Lindholmen. Arbetena har genomförts enligt plan under perioden

Under perioden har identifierats en risk att tidigare kalkyler för återstående planskildhetsåtgärder i Frescati respektive Portvägen i Enebyberg har underskattat komplexiteten och svårigheter i genomförandet och alternativa åtgärder undersöks. Risken är under åtgärdsanalys.

Program Bussdepåer
Projekt Tomteboda bussdepå innebär en ombyggnad av befintlig postsorteringsanläggning till 25 verkstadsplatser samt nybyggnation av 180 uppställningsplatser och tvätthall. Ombyggnationen har färdigställts och togs i bruk 24 juni 2021. Bussdepå Enlunda på Ekerö ska ersätta bussdepån i Ekerö centrum. Genomförandet är försenat flera år på grund av detaljplan som nu dock är fastställd. Nya miljökrav har tillkommit sedan genomförandebeslutet togs. Utredning och förnyad analys av tidigare uppskattad investeringsutgift har gjorts. Ytterligare tidsförskjutning har uppkommit på grund av väntan på vattendom för hantering av dagvatten.

Program Slussen
Genomförande av likriktarstation Fatburen 1 pågår men med försening bland annat på grund av överklaganden. Risker kvarstår relaterat till materialleverans. Arbeten på Norra Teknikrummet är framflyttat till att utföras år 2022 till år 2024 eftersom Stockholms stads del av Slussenprojektet skadat väsentliga konstruktioner som måste åtgärdas.

Program Röda linjens uppgradering
Under det andra tertialet har 4 PTO (preliminary take over) av nya C30-fordon skett. Total 18 fordon har trafikförvaltningen emottagit. Tester av det landbaserade IT-systemet pågår dock med förseningar. Covid-19 pandemins påverkan under 2020 och 2021 har gett följdeffekter och ytterligare påverkan förutses även under slutet av 2021. Effekterna väntas framförallt i logistikkedjan i underleverantörsleden vilket kan innebära uteblivna leveranser från underleverantörerna till Alstom.

Risken för att Alstoms uppköp av Bombardier kan få konsekvenser som påverkar leveransen av C30-fordon, till exempel genom ändrade prioriteter, kvarstår.

Det finns risk för diskrepanser mellan tunnelbaneanläggningen och C30:s tekniksystem vilket skulle kunna innebära behov av tilläggsinvesteringar. Risken hanteras i förvaltning av de support- och underhållsavtal som finns med berörda leverantörer.

Program Tvärbana Norr Solnagrenen
Signalprojektet har slutfört uppdateringar och underhållsåtgärder av signalsystemet i samtliga ställverk längs banan. Uppdatering av ATC-system (ombord) med förbättrade signalmottagare pågår. Det finns kvarstående risker avseende tidpunkt för ett slutligt färdigställt ATC-system, där främsta åtgärd är att trafikförvaltningen innehåller betalning mot godkänd leverans.

Program Spårväg City
Programmet är under avslutande.

Program Tvärbana Norr Kistagrenen
Trafikstart till Bromma Flygplats genomfördes under maj 2021. Det kvarstår risk att de nödvändiga åtgärderna för att motverka radiostörningar vid Bromma Flygplats kräver större insatser än planerat, vilket då medför behov av åtgärdsanalys.

Trafikverket har publicerat ett nytt förfrågningsunderlag gällande omledningsväg från E4 under byggport samt ny vägport E4, med beräknad tilldelning under kvartal 4 2021. Upphandlingar har alltid risk för förseningar relaterat till överprövning. Framdriften bevakas kontinuerligt i dialog.

Detaljplanarbetet för Kistagången och Ärvinge vattendom i Norra Ursvik har kvarstående risker avseende tidplan. Det finns även kvarvarande risker på hela sträckan vad avser antaganden relativt verkliga markförhållanden. Omgivande arbeten kan påverka projektet vilket är en risk för ökade utgifter. Riskerna hanteras genom dialog med påverkade parter.

Covid-19 pandemin medför en ökad risk för råvaruleveransbrist och ökade priser på till exempel cement och stål.

Program Saltsjöbanan

Detaljplanerna för mötesstationerna i Fisksätra och Tattby är fortsatt överklagade hos Mark- och miljödomstolen. Risk finns att prövning begärs även hos Mark- och miljööverdomstolen. Järnvägsplanerna för dessa mötesstationer är sedan tidigare inlämnade till Trafikverket för fastställelse.

Bygghandlingsprojektering för mötesstationerna och uppställningsspår är genomförd och upphandlingsunderlag sammanställt, men de långa prövningstiderna av detaljplanerna har föranlett beslut att skjuta upphandlingen till 2022 när järnvägsplaner och detaljplaner sannolikt vunnit laga kraft. Ny tidplan för genomförande blir 2023 istället för 2022. Under perioden har delprojektet för lokala bulleråtgärder inom programmet genomfört upphandling av entreprenör för dessa åtgärder. Tilldelningsbeslut fattas i slutet av perioden. Under andra tertialet har kontrakt tecknats med leverantör, MTR, för konvertering av två tunnelbanefordon, C6, till ett fordonspar, C10/11 för Saltsjöbanan.

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

Bussterminal Slussen

Stockholms stads arbeten med bergsprängning är inne i slutfasen och de har under perioden tilldelat delentreprenad stomkomplettering. Flera av stadens entreprenader startar senare än planerat vilket i sin tur riskerar en lägre upparbetning för 2021 än planerat. Risken för cementbrist kan påverka slutkostnadsprognosen, där dialog med byggherren Stockholm stad är den åtgärd som pågår för närvarande.

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

Nya Spårvägsmuseet
Nya Spårvägsmuseet i Norra Djurgårdsstaden ersätter tidigare museibyggnad på Södermalm. Utställningsentreprenaden pågår med planerat öppnande december 2021.

Handen Bussterminal
Bussterminalen med åtta påstigningsplatser bakom glasdörrar invigdes den 14 april 2021. Busshållplatser efter väg försvinner och resenärer och personal erbjuds en god inomhusmiljö. Slutreglering mellan parterna återstår samt en stämning mot entreprenören, vilken hanteras av Haninge Life. Kvarvarande risker inkluderar förutom slutregleringsdialog med de finansierande parterna om kostnadsfördelning även pågående tvist med en entreprenör. Riskerna hanteras genom avtalsförvaltning med parterna samt bevakning av tvistelösning i domstol.

Fordon SpvC – nya A35 fordon
Sex nya fordon av typ A35B är framgångsrikt levererade till Spårväg City och går i kommersiell trafik.

C20 – uppgradering
C20 uppgraderingen moderniserar tunnelbanefordonen med flera livstidssäkrande åtgärder; såväl interiört som i fordonens teknik för trafikstyrning . Under perioden effektiviserades förserieproduktionen och serieproduktion startades.

Utmaningar kvarstår med att få upp takten i produktionen. Förserien för HVAC, (heating, ventilation and cooling) har påbörjats och tester genomförts i trafik. Numera opererar totalt fem ombyggda C20-tåg ordinarie trafik och totalt finns det 18 ombyggda fordon. Den tidigare förseningen har ökat och det finns risk för ytterligare förseningar. Även problem med transporter av fordon ut och in i tunnelbanesystemet samt till fabriken i Västerås kan innebära förseningar. Risken hanteras genom prioritering mellan dessa transporter och trafik.

Bussterminal Slussen brukarspecifik inredning
Brukarspecifik inredning är en del av interiören och tekniken i bussterminalen och eventuell försening av Stockholms Stads arbete påverkar detta projekts tidplan och färdigställande. Projekteringen har påbörjats och förberedelse för kommande entreprenader och upphandlingar pågår.

Saltsjöbanan och tunnelbaneentréer Slussen
För Saltsjöbanans slutstation pågår systemhandlingens färdigställande samtidigt som Stockholms stad har projekterat bygghandlingen för sina entreprenader. Projektering för tunnelbaneuppgång Krysset pågår. Parallellt har ett utredningsarbete med staden och Atrium Ljungberg påbörjats beträffande ett hotell ovanpå tunnelbanan.

Projekteringen för Norra entrén har pausats och avvaktar stadens kringliggande projekt.

Åtgärderna sker i sekvens och beroendet till övriga åtgärder i området under ledning av andra aktörer orsakar tillsammans förseningsrisker. Det finns även en risk för fördyring relaterat till risken för försening. Uppföljning med Stockholms Stad gällande produktionstidplan och kalkylunderlag styr pågående åtgärder.

Planerade åtgärder i tunnelbaneentré Krysset kan påverkas av marktilldelning till Atrium Ljungberg från Stockholm stad vilket hanteras genom dialog med Stockholms Stad och Atrium Ljungberg om reglering av eventuella konsekvenser.

Lilla Lidingöbron
Projektering av signal, kontaktledningar och spår samt växlar på bron har genomförts och pågår fortsatt. Tydliggörande av gränsdragningen i avtalet med Lidingö stad pågår i dialog med Lidingö.

Lidingös leverantör är försenad med byggandet av bron och trafikförvaltningens arbeten påverkas. Kontinuerlig dialog med Lidingö och dess leverantör hanterar risken.

Livstidsförlängning gröna linjen
I slutet av 2020 fattades genomförandebeslut av regionfullmäktige om Livstidförlängning av gröna linjen. Arbetet påbörjades i slutet på december 2020 och har under det första och andra tertialet fokuserat på utveckling av åtgärder för implementering. Tekniska utvecklingsbehov i delar av signalsystemet och säkerhetsgodkännandeprocessen för systemet innebär tillsammans risker avseende tidplan. Aktiv avtalsförvaltning samt deltagande i designfasen och kontinuerlig dialog med Transportstyrelsen är pågående åtgärder.

Lågfrekvent underhåll X60, X60A och X60B
Löpande underhåll sker enligt kilometeruttag på pendeltågsfordonen. Fordonen trafikerar idag färre utbudskilometer då det finns fler fordon att tillgå. Därmed sker leveransen med en viss försening i genomförandet.

Utbyte av hissar och rulltrappor
Upphandlingar pågår för byten av kvarvarande hissar, rulltrappor och rullramper. Hissupphandlingen har genomförts enligt plan med tilldelningsbeslut i mitten av augusti. Tilldelning och kontraktsskrivning av rulltrappor och rullramper blev senarelagt på grund av överprövning.

Utbyggnad av Älvsjö depå
Älvsjö depå byggs om och ut för att effektivt kunna underhålla pendeltågs X60-flotta. Etapp 1 omfattande 3 nya uppställningsspår är under genomförande och planeras att slutbesiktigas under kvartal 3 2021. Slutfas av projektering av etapp 2, vilket omfattar mark och teknikbyggnader pågår. För etapp 3-7, vilket omfattar depåupprustning pågår framtagande av en kalkylerbar systemhandling.

Det finns även risk för att projektets åtgärder påverkar trafikutsättning, då ombyggnad sker samtidigt som depån är i drift. Denna påverkan minimeras genom att genomförandet planeras i etapper tillsammans med verksamheten. Även risk för få anbudsgivare kan leda till ökad entreprenadkostnad. Upphandlingsstrategi i etapper och förnyad upphandling används för att hantera risken.

Förstärkning innertak Fridhemsplan
De sista kvarvarande arbetena har försenats på grund av covid-19. Objektet är under avslut.

Rissne tunnelbanedepå
Under det andra tertialet har förfrågningsunderlag för utförandeentreprenaderna färdigställts.

Det finns risk för försening och fördyring på grund av komplexiteten i ombyggnationen med flera entreprenader som genomförs parallellt. Risken ökar i och med att Tvärbanans depåprojekt planeras att pågå samtidigt i samma område. Detta hanteras genom koordinering och samverkan mellan de olika projekten samt uppföljning av avtal med entreprenörer.

Det finns även risk för att upphandling av ny driftoperatör för tunnelbanan under 2023-2024 medför sent inkomna ändringar och krav på objektets omfattning, vilket kan medföra försening och fördyring. Detta hanteras genom nära samverkan mellan olika parter inför upphandlingen samt tydlig ändringshanteringsprocess.
Ytterligare finns risk för förseningar och fördyringar om konflikt med trafikdrift uppstår. Detta åtgärdas genom nära samverkan med operatören för att minimera utfall av eventuell driftspåverkan samt försening i tidplan.

Livstidssäkrande åtgärder fordon X10p
Under perioden har arbetet med den fördjupade utredningen för att säkerställa rätt åtgärder med optimering av ekonomi och kvalitet fortsatt. Planen är att ett vägledande underlag ska finnas framtaget i början av hösten.

Då X10p fordonen är gamla och delvis innehåller ålderstigen teknik finns risk att det inte går att upphandla resurser med rätt kunskap. Vissa inledande leveranser har kontrakterats men är en fortsatt risk vilken hanteras genom stöd av sektion Inköp och Upphandling samt analys av marknaden och identifiering av lämpliga leverantörer.
På grund av fordonens ålder och gamla komponenter finns risk att önskad funktion på systemnivå inte kan uppfyllas trots komponentbyte. Detta åtgärdas genom att analysera delsystemens inbördes beroenden och fördjupad teknisk genomgång för att säkerställa att rätt åtgärder genomförs.

Roslagsbanan Lindholmen – Kårsta
Upprustningen genomförs samordnat med pågående arbete i program Roslagsbanans utbyggnad. Under andra tertialet 2021 har entreprenadarbetena för etapp 2 startat och

genomförs under pågående trafikavstängning fram till december 2021. Arbetena har gått enligt plan under perioden.

På sträckan är banstandarden låg, dokumentationen över banstatus är bristfällig, och det finns därför risk att det under pågående arbete identifieras ytterligare banstabiliserande åtgärder, utöver den omfattning som ingår i detta projekt, som behöver utföras för att trafiken ska kunna starta och dessutom bedrivas med de nya X15p-fordonen. För att hantera detta har projektet en mycket tät dialog internt och med bansäkerhetsansvarig för att i tid identifiera eventuellt behov och avgöra om åtgärder behöver utföras.

Banåtgärder Söderströmsbron
Under perioden har långsliprar installerats på flottbroarna mellan Gamla stans plattform och stålbroarna. Trafikomläggning till spår D har inte kunnat utföras som planerat påsken 2021 och inte heller det planerade växelbytet, detta på grund av att trafiken på Röda linjen inte fått störas under rådande pandemi.

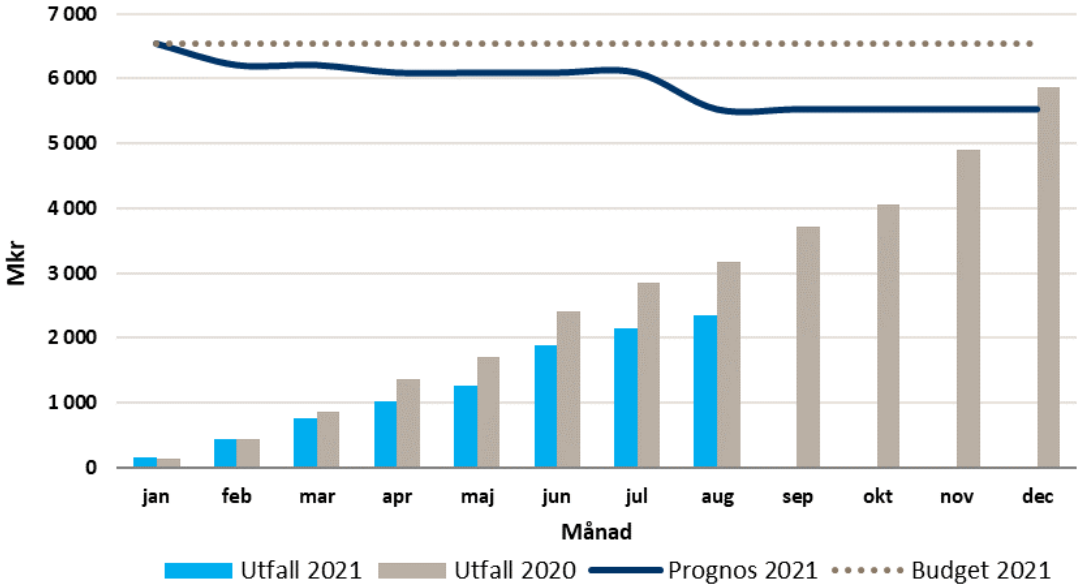
Depå Alkärrshallen
Den sista åtgärden inom projektet blev förskjuten på grund av covid-19 hos godkännande part men är nu driftsatt och överlämnat till förvaltning.

Högvärdeskomponenter X60B
Första betalning om 30 procent av kontraktsbeloppet är gjord till leverantören i samband avtalstecknande. Leverans sker löpande men dras med förseningar på grund av covid-19.

SL Lås
Installation av online-lås är slutförd. Besiktningar av de sista avropen pågår. Arbetet med off-linelås och översyn av off-linelås gällande tidplan och innehåll pågår under sommaren/hösten 2021. Det finns risk för försening i pågående entreprenader på grund av oenighet med leverantör. Detta hanteras genom juridisk granskning och avtalsuppföljning.

5.3.2 Utfall i jämförelse med budget

Investeringar: Översiktsdiagram som visar trafiknämndens utfall, budget och prognos för 2021



Investeringar: Ny- och ersättningsinvesteringar.

Investeringar mkr	Utgift 2108	Prognos 2021	Budget 2021	Budget avvik	Upparb grad (%)
Nyinvesteringar	1 496	3 742	4 432	-690	34%
Ersättningsinvesteringar	864	1 792	2 106	-314	41%
Totalt investeringar	**2 360**	**5 534**	**6 538**	**-1004**	**36%**

Ackumulerat utfall till och med augusti är 2 360 mkr vilket ger en upparbetningsgrad på 36 procent jämfört med budget. För nyinvesteringar är upparbetningsgraden 34 procent medan den för ersättningsinvesteringar är 41 procent.

Budgeterat till och med augusti är 3 731 mkr vilket innebär att upparbetningen för perioden är 1 371 mkr lägre än budgeterat, den största avvikelsen är hänförlig till leveransen av C30-fordonen inom Röda linjens uppgradering samt C20-fordonen inom objekt C20-uppgradering.

Ackumulerat utfall för medfinansiering är 341 mkr. Budget för året är 977 mkr, den låga upparbetningsgraden beror delvis på att den statliga medfinansieringen utbetalas först i slutet av året.

5.3.3 Prognos i jämförelse med budget

Årets prognos jämfört med årets budget

Investeringsbudgeten för året uppgår till 6 538 mkr och årets prognos uppgår till 5 534 mkr. Prognosavvikelsen på 1 004 mkr beror huvudsakligen på avvikelser i program Röda linjens uppgradering. Avvikelser per specificerat objekt med genomförandebeslut förklaras närmare nedan.

5.3.4 Investeringsobjekt

Investeringsobjekt > 100 mkr med genomförandebeslut (Mkr)	Utgift 2021	Prognos 2021	Budget 2021	Budget avvik.	Upparb grad utf/bud	Total ack utgift	Total prognos	Total budget invplan 2021	Total budget avvik.	Total upparb grad	Färdig-ställande år
Program Roslagsbanans utbyggnad	269	685	636	49	42%	8 346	10 450	10 450	0	80%	2026
Program Bussdepåer	94	145	174	-29	54%	3 312	3 982	3 909	73	85%	2024
Program Slussen	2	8	31	-22	8%	385	439	439	0	88%	2023
Program Röda linjens uppgradering	352	695	1 528	-832	23%	6 462	10 710	10 710	0	60%	2027
Program Tvärbana Norr Solnagrenen	12	33	13	20	96%	5 528	5 581	5 541	40	100%	2023
Program Spårväg City	1	1	0	1		2 946	2 946	0	2 946		2021
Program Tvärbana Norr Kistagrenen	374	1 088	781	307	48%	2 648	4 936	4 936	0	54%	2025
Program Saltsjöbanan	21	41	68	-27	31%	1 384	1 835	1 835	0	75%	2027
Bussterminal Slussen	220	629	631	-2	35%	1 857	3 388	3 388	0	55%	2025
Nya Spårvägsmuseet	11	33	0	33		194	215	0	215		2021
Handen Bussterminal	25	21	0	21		242	239	0	239		2021
Fordon SpvC - nya A35 fordon	23	23	0	23		192	192	0	192		2021
C20 - uppgradering	27	140	351	-211	8%	535	1 453	1 453	0	37%	2024
Bussterminal Slussen brukarspecifik inredr	5	13	39	-26	13%	25	234	234	0	11%	2025
Saltsjöbanan och tunnelbaneentréer Slusse	17	33	83	-49	21%	84	1 012	1 026	-14	8%	2027
Lilla Lidingöbron	12	16	32	-16	36%	53	132	132	0	41%	2023
Livstidsförlängning gröna linjen	2	56	76	-20	2%	66	412	412	0	16%	2026
Lågfrekvent underhåll X60, X60A, X60	25	65	78	-13	32%	25	626	626	0	4%	2026
Utbyte av hissar och rulltrappor	10	84	192	-108	5%	696	1 494	1 500	-6	46%	2026
Utbyggnad av Älvsjö depå	34	116	141	-24	25%	101	865	865	0	12%	2026
Förstärkning innertak Fridhemsplan	2	5	0	5		311	314	0	314		2021
Rissne Tunnelbanedepå	44	52	183	-131	24%	82	632	632	0	13%	2025
Livstidssäkrade åtgärder X10p fordon	6	10	23	-13	24%	7	126	150	-24	5%	2024
Roslagsbanan Lindholmen–Kårsta	25	106	77	29	32%	85	186	182	4	47%	2022
Banåtgärder Söderströmsbron	13	17	24	-8	55%	164	180	180	0	91%	2022
Depå Alkärrshallen	2	3	0	3		121	122	0	122		2021
Högvärdeskomponenter X60B	14	30	16	14	91%	53	119	70	49	76%	2023
SL Lås	10	43	30	13	34%	347	401	401	0	86%	2022
Kamera- och monitorutrustning pendeltåg	0	13		13		0	293	0	293		2023
Totalt	**1 653**	**4 205**	**5 207**	**-1 002**	**32%**	**36 254**	**53 514**	**49 072**	**4 441**	**74%**	

Avvikelse prognos jämfört med budget

Program Roslagsbanans utbyggnad
Prognosen för året överstiger budget med 49 mkr. Avvikelsen beror på att garantiarbeten i Vallentunadepån förskjutits från 2020 till 2021 vilket innebär att slutregleringar i flera entreprenader har försenats samt att betalpunkt för högvärdeskomponenter och specialverktyg för de nya fordonen periodiserats om till 2021 från 2022-2024. Enligt avtal med fordonsleverantören ska komponenterna levereras innan det första fordonet går in i PTO (Preliminary Take Over) fas, vilket är beräknat till januari 2022.

Totalprognos är oförändrad mot totalbudget.

Program Bussdepåer
Prognosen för året understiger budget med 29 mkr. Avvikelsen beror delvis på förseningar i entreprenad nybyggnation Tomteboda (+ 26mkr) vilket gör att projektet inte följer ursprunglig tidplan och utgifter har förskjutits från år 2019 till 2020-2021. Samt på förskjutning av entreprenadstart för genomförandefasen i projekt Enlunda från 2020 till 2022 i enlighet med ny tidplan och omfattning (-55 mkr).

Totalprognosen överstiger totalbudget med 73 mkr. Avvikelsen beror på en ny prognos för projekt Enlunda. Arbete med kravställning och innehåll pågår för justerad lägre totalprognos.

Program Slussen
Prognosen för året understiger budget med 22 mkr. Avvikelsen beror främst på att arbeten med Norra Teknikrummet är framflyttade till att utföras år 2022 till 2024 på grund av skador i anläggningen som behöver åtgärdas först.

Totalprognos är oförändrad mot totalbudget.

Program Röda Linjens uppgradering
Prognosen för året understiger budget med 832 mkr. Avvikelsen beror på försenade fordonsleveranser. Leverantören har inte kunnat leverera enligt överenskommen tidplan och avtal.

Totalprognos är oförändrad mot totalbudget.

Program Tvärbana Norr Solnagrenen
Prognosen för året överstiger budget med 20 mkr. Avvikelsen beror främst på förseningar i arbete och leveranser hos leverantören.

Totalprognosen överstiger totalbudget med 40 mkr. Avvikelsen beror på fördyringar på grund av försenad leverans av signalsystemet. Prognosen är dock inom ramen för programmets genomförandebeslut på 5 678 mkr.

Program Spårväg City
Programmet håller på att avslutas och objektet är därför inte upptaget i Investeringsplan 2021.

Program Tvärbana Norr Kistagrenen
Prognosen för året överstiger budget med 307 mkr. Avvikelsen beror på försenade omfattningsändringar och ÄTA-utgifter samt överklagan och därmed försening av totalentreprenaden.

Totalprognos är oförändrad mot totalbudget.

Program Saltsjöbanan
Prognosen för året understiger budget med 27 mkr. Avvikelsen beror på att bulleråtgärder planerade för 2021 försenats till 2022. Även uppstart av entreprenader för mötesstationerna planerade till 2021 förskjuts till 2022.

Totalprognos är oförändrad mot totalbudget.

Bussterminal Slussen
Prognosen för året understiger budget med 2 mkr då entreprenadernas upparbetning är något lägre än budgeterat.

Totalprognos är oförändrad mot totalbudget.

Nya Spårvägsmuseet
Prognosen för året överstiger budget med 33 mkr. Avvikelsen beror främst på förseningar i projektet till följd av Covid-19-pandemin, vilket inneburit fördyringar. Flertalet oförutsedda arbeten har tillkommit, orsakat av byggnadens skick och ålder. Detta har resulterat i att arbeten har skjutits över till 2021 samt föranlett ett försenat öppningsdatum av museet. Därav är objektet inte upptaget i Investeringsplan 2021.

Totalprognosen är 215 mkr. Objektet beviljades en utökad investeringsram om 191 mkr i Trafiknämnden oktober 2020. Detta visade sig dock snart vara otillräckligt, främst på grund av att den andra vågen av pandemin påverkade projektet negativt under vintern 2020/2021. Ett förnyat genomförandebeslut på 215 mkr är beslutat i Trafiknämnden i maj 2021.

Handen bussterminal
Prognosen för året överstiger budget med 21 mkr. Avvikelsen beror på att inredningsentreprenadens färdigställande försenats från år 2020 till 2021 samt på fördyringar av entreprenaden i projektets slutskede till följd av tillkommande oreglerade arbeten. Därav är objektet inte upptaget i Investeringsplan 2021. Invigning och trafik start är genomförd under april 2021 och projektet avslutas under året.

Fordon SpvC – nya A35 fordon
Prognosen för året överstiger budget med 23 mkr. Avvikelsen beror på att leverans av den sista spårvagnen i projektet försenades på grund av Covid-19. Därav är objektet inte upptaget i Investeringsplan 2021.

C20 uppgradering
Prognosen för året understiger budget med 211 mkr. Avvikelsen huvudsakligen på förskjutning i entreprenörens tid- och produktionsplan med cirka 12 månader. I budget 2021 var 115 leveranser av C20 fordon beräknade medan det nu prognostiserats 34 stycken. Fordonsleveranserna förskjuts främst till 2024.

Totalprognos är oförändrad mot totalbudget.

Bussterminal Slussen brukarspecifik inredning
Prognosen för året understiger budget med 26 mkr. Avvikelsen beror främst på senareläggning av upphandlingar som ska ske tillsammans med Stockholms stad.

Totalprognos är oförändrad mot totalbudget.

Saltsjöbanan och tunnelbaneentréer Slussen
Prognosen för året understiger budget med 49 mkr. Avvikelsen beror främst på projektering som tar längre tid vilket i sin tur medför senareläggning av upphandlingar och entreprenadstart.

Totalprognosen understiger totalbudget med 14 mkr. Avvikelsen beror på kostnadsföring av utredning för upprustning tunnelbana.

Lilla Lidingöbron
Prognos för året understiger budget med 16 mkr. Lidingö kommuns entreprenör ligger efter tidplan, vilket innebär att delar av arbetet förskjuts till 2022.

Totalprognos är oförändrad mot totalbudget.

Livstidsförlängning gröna linjen
Prognosen för året understiger budget med 20 mkr. Avvikelsen beror på att tidplanen har reviderats vilket innebär att utvecklingsutgifter från leverantör av signalsystem förskjutits från 2021 till 2022.

Totalprognos är oförändrad mot totalbudget.

Lågfrekvent underhåll X60, X60A och X60B
Prognosen för året understiger budget med 13 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på en viss försening i genomförandet samt på att fordonen körs färre utbudskilometer per fordon då det finns fler fordon att tillgå.

Totalprognos är oförändrad mot totalbudget.

Utbyte av hissar och rulltrappor
Prognosen får året understiger budget med 108 mkr. Avvikelsen beror på att rulltrappsupphandlingen blev överprövad i förvaltningsrätten och kammarrätten och därmed senare start av genomföranden. Arbetet med rulltrappsupphandlingen kan i nuläget återupptas. Även hissupphandlingen för linhissar och snedbanehissar har blivit något försenad.

Totalprognosen understiger totalbudget 6 mkr. Avvikelsen beror på kostnadsföring av Nybohovshissen.

Utbyggnad av Älvsjö depå
Prognosen för året understiger budget med 24 mkr. Avvikelsen beror främst på att risker som var budgeterade inte kommer att falla ut under året samt på att delprojektet Trekanten, som innebär markarbeten och uppförandet av olika byggnader såsom teknikhus, förråd, överliggning kommer att avslutas år 2022 istället för år 2021.

Totalprognos är oförändrad mot totalbudget.

Förstärkning innertak Fridhemsplan

Prognosen för året överstiger budget med 5 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på förseningar av arbetet under 2020 beroende på påverkan av covid-19. Därav är objektet inte upptaget i Investeringsplan 2021. Avslutande arbeten och teknisk dokumentation pågår.

Rissne tunnelbanedepå
Prognosen för året understiger budget med 131 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på att upphandling av projektör och systemhandling tagit längre tid än budgeterat. På grund av upphandlingstekniska anledningar kunde ej systemhandlingsprojektören fortsätta och ny upphandling av projektör krävdes till kommande bygghandlingar, viket bidrog till en tidsförskjutning på cirka 6 månader. Totalprognos är oförändrad mot totalbudget.

Livstidssäkrade åtgärder X10p fordon
Prognosen för året understiger budget med 13 mkr. Avvikelsen beror på ett tidigt antagande som gjordes i uppstarten av objektet. Aktuell prognos är baserat på en mer detaljerad planering där flera större arbeten har förskjutits jämfört mot tidigare plan.

Totalprognosen understiger totalbudget med 24 mkr. Avvikelsen beror på omklassificering av investeringsutgifter till driftskostnad avseende reparationskostnader och abonnemangsavgifter för fordonens bromsdatorer samt tillhörande system.

Roslagsbanan Lindholmen – Kårsta
Prognosen för året överstiger budget med 29 mkr. Avvikelsen beror på att underlaget för budget togs fram innan upphandlingen av entreprenör för upprustning av Lindholmen – Kårsta var gjord, därav var periodiseringen för kommande entreprenad osäker.

Totalprognosen överstiger totalbudget 4 mkr. Prognosen överensstämmer med investeringsbeslut, som uppgår till 186 mkr. Avvikelsen mot budget beror på att omfattningen av projektet inte hade specificerats i detalj till budgetunderlag. Efter budgetens fastställande har omfattningen tydliggjorts, och utförandet har påbörjats. I samband med detta har behov av ytterligare åtgärder tillkommit, vilka ryms inom ramen för genomförandebeslutet.

Banåtgärder Söderströmsbron
Prognosen för året understiger budget 8 mkr. Avvikelsen beror på att trafikomläggning till spår D inte har kunnat utföras som planerat påsken 2021 och inte heller det planerade växelbytet. Detta på grund av att det inte varit möjligt att stänga av trafiken under rådande pandemi. Arbeten beräknas utföras år 2022. Totalprognos är oförändrad mot totalbudget.

Depå Alkärrshallen
Prognosen för året överstiger budget med 3 mkr. Avvikelsen beror på försening av produktleveranser samt på effekter av Covid-19. Projektet är under avslut. Därav är objektet inte upptaget i Investeringsplan 2021.

Högvärdeskomponenter X60B
Prognosen för året överstiger budget med 14 mkr. Avvikelsen beror på tidigarelagda utgifter avseende högvärdeskomponenter, verktyg och boggier.

Totalprognosen överstiger totalbudget med 49 mkr. Avvikelse beror i huvudsak på beslut om att inkludera ytterligare 7 st boggier i objektet. Ett förnyat genomförandebeslut på 121 mkr är taget i trafiknämnden i oktober 2020 avseende detta.

SL Lås
Prognosen för året överstiger budget med 13 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på förseningar från tidigare år och problem med en leverantör som inte utfört arbete enligt avtal. Totalprognos är oförändrad mot totalbudget.

Kamera- monitorutrustning pendeltåg
Prognosen för året överstiger budget med 13 mkr. Avvikelsen beror på att genomgörandebeslut för detta objekt togs i Trafiknämnden i juni 2021. Därav är objektet inte upptaget i Investeringsplan 2021.

5.3.5 Kommande investeringsbeslut för investeringsobjekt >300 mkr

Finns ännu inga planerade.

5.4 Fastighetsförsäljningar (exkl. bostadsrätter)

En försäljning av obebyggd mark i Roslags-Näsby planeras till tertial tre 2021, till följd av detaljplaneändring inom program Roslagsbanans utbyggnad. Realisationsresultatet bedöms uppgå till omkring 2 mkr (se bilaga 2580 realisationsresultat)

6 Nämnd-/styrelsebehandling

Delårsrapporten för 2021 behandlas i Trafiknämnden den 28 september 2021.

Stockholm 2021-08-10

David Lagneholm
Förvaltningschef

Catarina Strömsten- Falkenmark
Avdelningschef VE

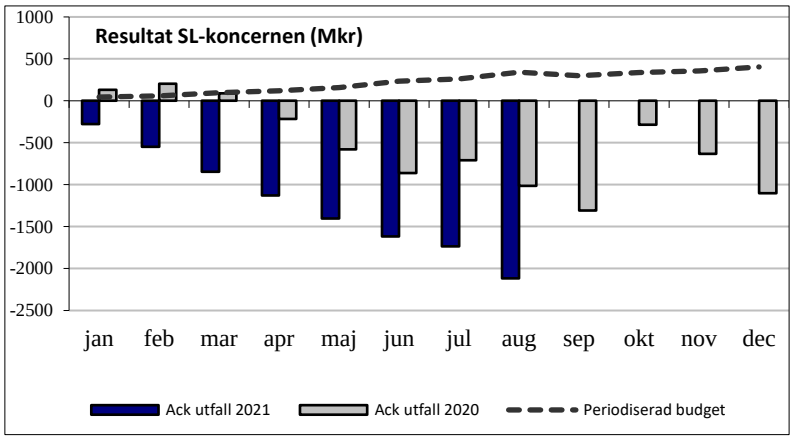
Bilagor
1-2 Specifikationer för SL och WÅAB
3 Utökad analys avseende biljettintäkter
Investeringar, specificerade
Investeringar, ospecificerade
Plan för intern kontroll 2021, delårsrapportering
A1 uppdrag Regionfullmäktige
A2 uppdrag Trafiknämnden
Indikatorer beslutade av Trafiknämnden

Trafiknämnden/trafikförvaltningen

Bilaga 1-3 till

DELÅRSRAPPORT
Augusti 2021

Bilaga 1 - SL-koncernen



Resultaträkning Mkr	Ack utfall 2108	Ack budget 2108	Avvik utf-bu 2108	Ack utfall 2008	Förändfg år %	Prognos 2021	Budget 2021	Avvik PR-BU	Bokslut 2020	Ack utfall 2108*
Verksamhetsanslag	6 602	6 602	0	6 450	2,4%	9 902	9 902	0	9 675	6 615
Biljettintäkter	3 438	6 202	-2 764	3 904	-11,9%	5 606	9 626	-4 020	5 455	3 438
Uthyrning fordon	925	917	9	929	-0,3%	1 386	1 370	16	1 388	925
Uthyrning lokaler	585	592	-7	575	1,7%	880	887	-8	859	585
Reklam	245	240	5	237	3,2%	358	360	-2	352	245
Övriga intäkter	759	726	33	1 403	-45,9%	1 126	1 086	39	3 131	841
Verksamhetens intäkter	**12 555**	**15 278**	**-2 724**	**13 499**	**-7,0%**	**19 258**	**23 231**	**-3 974**	**20 860**	**12 649**
Personalkostnader	0	-4	4	-15	-101,6%	9	-6	14	-23	0
Köpt trafik (AB SL)	-9 010	-9 244	235	-8 851	1,8%	-14 149	-14 085	-64	-13 319	-9 010
Köpt trafik (WÅAB)	-299	-325	26	-283	5,4%	-420	-459	39	-397	-299
Drift och underhåll	-1 357	-1 586	229	-1 612	-15,8%	-2 313	-2 435	122	-2 446	-1 357
Övriga kostnader	-1 506	-1 289	-217	-1 347	11,8%	-1 992	-1 940	-52	-2 137	-1 593
Verksamhetens kostnader	**-12 171**	**-12 448**	**277**	**-12 109**	**0,5%**	**-18 866**	**-18 925**	**59**	**-18 321**	**-12 259**
Avskrivningar	-2 163	-2 275	111	-2 082	3,9%	-3 267	-3 434	168	-3 164	-2 163
Finansnetto	-336	-316	-20	-322	4,3%	-483	-468	-15	-479	-343
Resultat	**-2 117**	**239**	**-2 356**	**-1 014**		**-3 358**	**404**	**-3 762**	**-1 103**	**-2 117**

Inklusive verksamhetsinterna intäkter och kostnader.

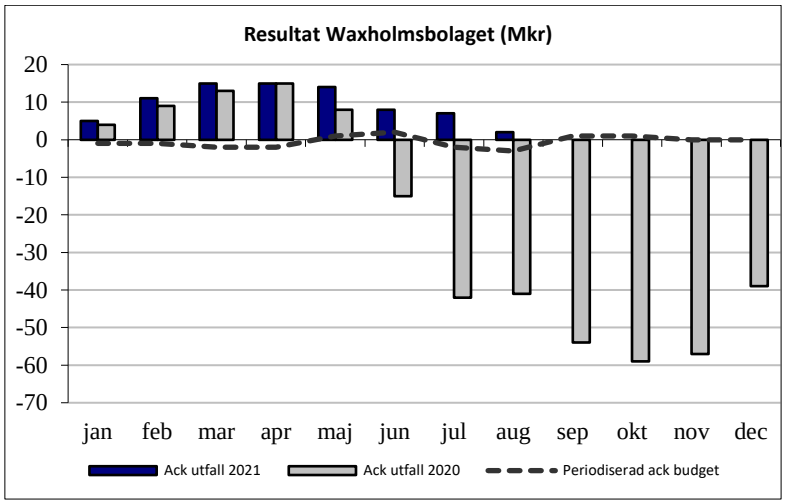
Från och med juli 2019 är Waxholmsbolaget (WÅAB) ett helägt dotterbolag till AB SL räknat från januari 2019.

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

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

Investeringar SL-koncern, mkr	Årets utgift 2108	Prognos 2021	Budget 2021	Avvik PR-BU	Upparb UTF/BU
Specificerade investeringar	1 476	3 697	4 943	-1 246	30%
Ospecificerade investeringar	615	1 088	1 002	86	61%
SL-koncern totalt	**2 091**	**4 785**	**5 945**	**-1 160**	**35%**
Varav ersättningsinvesteringar	*820*	*1 686*	*2 025*	*-340*	*40%*

Bilaga 2 – Waxholmsbolaget (dotterbolag till AB SL)



Resultaträkning Mkr	Ack utfall 2108	Ack budget 2108	Avvik utf-bu 2108	Ack utfall 2008	Föränd fg år %	Prognos 2021	Budget 2021	Avvik PR-BU	Bokslut 2020
Verksamhetsanslag	283	283	0	269	5,6%	425	425	0	403
Biljettintäkter	52	56	-4	43	21,1%	64	64	0	52
Övriga intäkter	77	123	-46	37	110,7%	125	175	-49	78
Verksamhetens intäkter	**412**	**462**	**-49**	**348**	**18,5%**	**614**	**664**	**-50**	**533**
Personalkostnader	-1	0	0	0	-259,9%	-1	-1	0	0
Köpt trafik	-299	-325	26	-284	5,1%	-420	-459	39	-398
Drift och underhåll	-59	-90	31	-54	10,6%	-91	-131	40	-85
Övriga kostnader	-17	-18	1	-17	0,4%	-28	-27	-1	-32
Verksamhetens kostnader	**-376**	**-433**	**57**	**-355**	**6,0%**	**-539**	**-617**	**78**	**-514**
Avskrivningar	-32	-30	-1	-32	-2,2%	-48	-45	-3	-56
Finansnetto	-2	-1	-1	-1	57,6%	-3	-2	-2	-2
Resultat	**2**	**-3**	**6**	**-41**		**24**	**0**	**24**	**-39**

Inklusive verksamhetsinterna intäkter och kostnader.

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

Investeringar WÅAB, mkr	Årets utgift 2108	Prognos 2021	Budget 2021	Avvik PR-BU	Upparb UTF/BU
Nyinvesteringar	2	9	3	6	62%
Ersättningsinvesteringar	1	14	23	-9	5%
WÅAB totalt	**3**	**22**	**25**	**-3**	**10%**

Bilaga 3 - Utökad analys, biljettintäkter

SL-trafiken

Utveckling biljettintäkter

Till följd av situationen med Covid-19 har resandet under året varit fortsatt lågt och intäktsbortfallet betydande. Det faktum att påstigande skett genom bakdörr i buss har möjliggjort ökat fusk och tappet än större. Under första halvåret har detta åtgärdats genom installation av skyddsglas i hela bussflottan och framdörrarna har successivt kunnat öppnas för påstigande och validering.

För perioden januari-augusti uppgår biljettintäkterna till 3 386 mkr, vilket är -2 760 mkr lägre än rapporterad budget (-44,9 procent).

Rapporterad budget är baserad på den bedömning som gjordes vid budgettillfället vilken motsvarar cirka 80 procent i jämförelse med ett normalår (2019) i genomsnitt. Den inkluderar också en kompenserande post för att uppnå bedömningen av intäktsnivån som gjordes före pandemins start, vilket är ett antagande i trafikförvaltningens verksamhetsplan 2021. Jämförelse mot budget görs i detta dokument till underliggande budget exklusive denna kompenserande post. Sedan budgeten lades har inte resandet utvecklats som förväntat till följd av ökad smitta och tillkommande rekommendationer från myndigheter. Resandet uppgår till drygt 55 procent av 2019 års nivå i genomsnitt.

Jämfört med motsvarande period 2020 är biljettintäkterna -475 mkr lägre, motsvarande -12,3 procent.

Den 5 januari 2021 genomfördes en höjning av biljettpriserna på i genomsnitt cirka 2,2 procent.

Analys utfall mot budget

Biljettintäkter ackumulerat augusti uppgår till 3 386 mkr. Jämfört med den underliggande budgeten är avvikelsen -1 314 mkr (-28 procent). Budgeten baserades på ett resande, mätt som antal påstigande, på cirka 80 procent för de två första tertialen, medan preliminära uppgifter pekar på ett utfall på drygt 55 procent i snitt för hela perioden. Budgeten förutsatte också en något snabbare takt för installationen av skyddsglas i buss som möjliggör påstigande genom framdörr och leder till minskat intäktstapp.

I och med ökat distansarbetet och övergång till alternativa transportslag har biljettmixen förändrats mot en större andel enkelbiljetter då de är mer

ekonomiskt fördelaktigt för den som reser sällan. Viljan att köpa längre periodbiljetter, till exempel 90-dagarsbiljette och årsbiljetter, har naturligt också sjunkit. Intäkter från enkelbiljetter står ackumulerat för 42 procent av de totala biljettintäkterna, att jämföra med 29 procent under normalår (2019) och 32 procent i budget.

Intäkter från periodbiljetter står för 57 procent av de totala biljettintäkterna och sammantaget understiger de budget med -1 218 mkr, motsvarande 39 procent.

30-dagarsbiljetter står för merparten, -943 mkr (-39 procent), där de resenärer som behöver pendla fortsätter att göra det.

Långa periodbiljetter (års-, 90-dagarsbiljetter och biljetter i skol- och fritidssortimentet) understiger budget med -253 mkr (-37 procent). Försäljningen av dessa har minskat kontinuerligt under pandemin då resenärer inte vill binda sig till biljetter med lång giltighet. Undantaget är biljetter i skol- och fritidssortimentet där nedgången inte är lika stor procentuellt sett, -34 mkr (-16 procent). Det är framförallt de så kallade fritidsbiljetterna, som gäller utanför skoltid, som står för avvikelsen.

Intäkter från *korta periodbiljetter (24-, 72-timmars och 7-dagarsbiljetter)* ökade kraftigt under sommaren, även om de totalt sett står för en mindre del av intäkterna. Detta är biljettyper som i stor utsträckning används av tillfälliga besökare, vilket indikerar att turismen ökat. Ackumulerade biljettintäkter är -22 mkr lägre än budget, motsvarande 27 procent.

Användandet av *enkelbiljetter och reskassa* fortsätter att öka i och med att många fortfarande arbetar på distans och inte reser lika frekvent som tidigare. Avvikelsen mot budget är -75 mkr (-5 procent) vilket innebär en mindre avvikelse procentuellt sett än de flesta övriga biljettslag. I februari lanserades Res med betalkort, en produkt som förenklar biljettköpet för resenären och blir allt mer populär månad för månad.

Tabell: ackumulerad avvikelse för biljettintäkter 2021 mot budget respektive föregående år. Avvikelserna är grupperade utifrån volym, pris och övrigt.

Förklaringsposter aug 2021, mkr	Ack mot budget	Ack mot 2020
Volym (antal biljetter och resande)	-1 347	-538
Pris	55	65
Övrigt	-1 468	-2
Summa förklaringsposter	**-2 760**	**-475**

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

Volym

Avvikelsen är framförallt ett resultat av förändrat resande i och med ökad smittspridning och skärpta restriktioner och rekommendationer sedan budgeten lades. Resandet har minskat från budgetens förväntade resandenivå på cirka 80 procent men ökat något under vår och sommar. Under inledningen av 2021 uppgick antal påstigande till drygt 50 procent av 2019 års nivå för att under sommaren överstiga 60 procent.

Pris

Prisrelaterade effekter står för en positiv avvikelse mot budget på +55 mkr. Generellt innebär övergång till enkelbiljett en högre intäkt per resa än resa med periodbiljett.

Övrigt

Övriga förklaringsvariabler inkluderar den kompenserande post som budgeterats för att uppnå bedömningen av intäktsnivån innan pandemins start, ack -1 447 mkr.

Effektivitet

Under våren 2020 stängdes framdörrarna på buss för påstigande i syfte att minska smittspridning, vilket ledde till ökat fusk och intäktsbortfall. Under vinter och vår 2021 har samtliga bussar succesivt försetts med skyddsglas och till sommaren var hela bussflottan klar vilket möjliggör påstigning genom framdörrarna. I takt med installationen märks en tydlig effekt på intäkterna i form av minskat bortfall.

Frånvaron av systematiska biljettkontroller i trafiken under en del av 2020 ledde till en förhöjd fusknivå även i övriga trafiken. Systematiska biljettkontroller genomförs nu i samtliga trafikslag och former med undantag av ombord-kontroller på buss, på grund av distanseringskrav. Kontroller genomförs istället vid avstigande.

Under 2021 har de månatliga fuskmätningarna ”Mini-SL” visat en minskad fusknivå i trafiken, även om den fortsatt är på en hög nivå. Minskningen är driven av trafikslag buss och har uppstått i takt med installationen av skyddsglas. Andelen utställda tilläggsavgifter i förhållande till antal genomförda kontroller har också minskat något, vilket indikerar en positiv utveckling, även om det i sig inte är något mått på fusket.

Arbetet med att utveckla ett nytt biljettsystem för att ersätta det befintliga omfattar flera pågående projekt och fortgår enligt plan. I februari lanserades Res med betalkort till vuxet pris och sedan början av april finns

7- och 30-dagarsbiljett i SL appens sortiment. Under hösten introduceras även 90-dagarsbiljett och årsbiljett i appen samt möjlighet att resa med betalkort till rabatterat pris. Dessa förändringar innebär att SL:s biljettförsäljning i egna kanaler stärks vilket på sikt leder till lägre försäljningsomkostnader. För resenären medför biljettköp i digitala kanaler en förenkling.

En pilot har genomförts för det nya SL-kort som kommer att ersätta det kort som används som biljettbärare idag (SL Accesskortet). Succesiv lansering påbörjas under hösten.

Analys mot föregående år

Ackumulerade biljettintäkter är -475 mkr lägre än föregående år, motsvarande -12 procent. Sedan april månad ligger biljettintäkterna på en högre nivå än motsvarande månad 2020.

Volym

Volymrelaterade faktorer påverkar jämförelsen mot föregående år med -538 mkr. SL fortsätter att uppmana resenärerna att hålla distans samt undvika att resa om man inte måste. Resandet, mätt som antal påstigande, uppgick för de inledande månaderna till drygt 50 procent av 2019 års nivå för att succesivt öka till drygt 60 procent under sommaren.

Pris

Prisrelaterade effekter uppgår till +55 mkr. I början av januari höjdes priset på biljetter med i genomsnitt 2,2 procent.

Övrigt

Den totala skulden till resenärerna avseende reskassa uppgår vid utgången av augusti till 400 mkr. Skulden fortsätter att minska i långsam takt vilket innebär att resenärer inte laddar reskassa och reser i samma omfattning som tidigare. Den påverkas även av att ca 23 mkr intäktsfört avseende kvarvarande saldo på gamla SL Accesskort som inte nyttjats på länge och där kortet passerat sin giltighetstid.

Skärgårdstrafiken (WÅAB)

Utveckling biljettintäkter

Biljettintäkterna per augusti 2021 uppgår till 52,0 mkr vilket är 3,5 mkr lägre än budget, motsvarande -6 procent. Avvikelsen är hänförlig till situationen med covid-19, där återhämtning av antalet resande och framför allt förlängda restriktioner påverkar årets utfall främst under våren jämfört med budgetantagandena. De förlängda restriktionerna medför begränsning av antal platser ombord för att säkerställa att alla ska kunna hålla avstånd.

Jämfört med 2020 är intäkterna 9,1 mkr högre, motsvarande 21 procent. Både föregående år och året har påverkats av pandemin. Vid jämförelse med ett normalår (2019) avviker årets intäkter med -16,5 mkr motsvarande -24 procent.

Priserna i Waxholmsbolagets biljettsortiment höjdes i början av januari 2021 med motsvarande nivå som SL-biljetterna, i genomsnitt med cirka 2,2 procent.

Analys utfall mot budget

Den enskilt största påverkan på utvecklingen av biljettintäkterna är effekterna av pandemin med relaterade restriktioner. För att undvika trängsel ombord har sittplatserna inom sjötrafiken reducerats till cirka 50 - 70 procent för att förhindra smittspridning. Sjötrafiken har även ingått i trafikförvaltningens kampanjarbete för att undvika onödiga resor vilket har fått genomslag.

I budgeten fanns antagande om snabb återhämtning från pandemin och återgång till 2019 års resandenivå. De förlängda restriktionerna under året påverkar volymen och för sjötrafikens del kapaciteten för möjligt antal resande för undvikande av trängsel ombord. Resandeprognos i budgeten var högre än utvecklingen under årets första halvår. Rådande restriktioner höll i sig längre och med större omfattning jämfört med budget.

Från mitten av juli kom restriktionslättnader och skärgårdstrafiken ökade sin kapacitet till omkring 75 procent av certifikat (fartygets maximala lastkapacitet där antalet sitt /ståplatser inom/utomhus ingår). Det varma vädret i juli medförde ett högt resandetryck, tack vare högre kapacitet underlättades hanteringen.

Analys mot föregående år

Årets biljettintäkter för delåret är högre än föregående år trots längre period av pandemipåverkan. Covid-19 påverkan började förra året från del av mars och framåt. Fjolårets sommarperiod, högsäsong för sjötrafiken,

inkluderade hårdare restriktioner och lägre kapacitet. Vidare kan även den högre försäljningen under första delen av 2021 troligen förklaras av en lägre andel resande med SL-kort under årets första kvartal.

Biljettintäkterna har varit högre under året för årets samtliga månader där juli enkom stod för över 70 procent av ökningen, 6,5 mkr av totalt 9,1 mkr.

Andelen enkelbiljetter har ökat under året liksom föregående år då dessa är mer ekonomiskt fördelaktiga för sällanresenärer. Årets försäljning av taxebiljetter, biljetter som köps vid varje enskild resa, uppgick till samma nivå som föregående år, 96 procent, vilket är ett par procentenheter högre andel jämfört med normalåret 2019.

Resandet inom skärgårdstrafiken visar en uppgång med +53 000 antal påstigande, +6 procent jämfört med föregående år. Årets första kvartal uppvisar ett resandetapp på -34 000 påstigande motsvarande -21 procent, medan årets följande fem månader visar en positiv ökning +87 000, motsvarande +11 procent. Årets tre inledande månader präglas av covid-19 restriktioner medan april påverkades i mindre utsträckning. I år infördes vårtidtabellen tidigare jämfört med föregående år, vilket medför högre volymer och kapacitet. Resandet i april förra året påverkades i större utsträckning av pandemin där färre resande gav sig ut i skärgården medan resandet i år under april har ökat markant.

Jämfört med 2020 ingår idag en stor andel avgångar på sträckan Stockholm-Vaxholm i den nya försökslinjen, pendellinje 83 med SL-taxa, som tidigare trafikerades av Waxholmsbolaget. Försökslinjen startades i mitten av augusti 2020. Utan denna förflyttning hade skärgårdstrafiken haft ytterligare 89000 resande.

Region Stockholm

Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

Bilaga A1 Uppdrag, regionfullmäktige

Delår 2021

1 Uppdrag

Bild: Antal uppdrag och status



Trafikförvaltningen har elva uppdrag från Regionfullmäktige. Ett av uppdragen är avslutat, nio löper enligt plan och ett pågår med avvikelse.

1.1 Långsiktig ekonomisk uthållighet

1.1.1 Ett resultat i balans

Uppdrag	Status	Kommentar
Kostnadssänkande åtgärder beaktat lärdomar av nya arbetssätt under pandemin **Beskrivning** Regionstyrelsen uppdras att i verksamhetsplan 2021 planera för kostnadssänkande åtgärder bland annat med beaktande av lärdomar av nya arbetssätt under pandemin. **Diarienr** RS 2020-0469 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2021 **Uppdragstyp** Beslut budget	✔ Avslutad	**Delår 2021** Kollektivtrafikbranschen har haft stora utmaningar under pandemin med kraftigt sänkta resandevolymer och behov/krav på att köra full trafik, resulterande i stor resultatpåverkan. Det finns flera goda exempel där aktörer i branschen samverkat i olika konstellationer för att tillsammans värna om branschen och dela erfarenheter. Detta arbete och lärdomar om den kraft som finns i att samverka i rätt frågor tar trafikförvaltningen med sig framåt. Trafikförvaltningens affärsmodeller i avtal om trafikdrift har i delar satts ur spel under pandemin, givet kombinationen av kraftigt sänkta resandevolymer och behovet/kravet på att köra full trafik. Omfattande analys har genomförts och erfarenheter har erhållits rörande affärsmodeller. Dessa erfarenheter och lärdomar tas vidare i kommande upphandlingar. Trafikförvaltningen har skickat ut en enkät till alla medarbetare i syfte att ta reda på lärdomar och erfarenheter avseende nya arbetssätt under pandemin. Enkätsvaren visar att trafikförvaltningens medarbetare delar den bild som generellt kommer till uttryck i andra genomförda undersökningar, dvs. flera medarbetare ser fördelar med ett flexibelt arbetssätt där vissa arbetsuppgifter med fördel ur bland annat effektivitetshänsyn utförs från hemmet medan andra arbetsuppgifter med fördel ur bland annat behovet av samverkan och interaktivitet utförs från kontoret. Inspel från enkäten rörande den fysiska arbetsmiljön har delgivits Serviceförvaltningen inom projektet Samlokalisering 2. Inspel från enkäten rörande den digitala arbetsmiljön fördjupas inom IT-organisationen. Trafikförvaltningen kommer definiera arbetssätt efter pandemin utifrån regionens ramar. Arbetet med att beakta och implementera lärdomar från pandemin i verksamheten kommer att vara ett löpande arbete inom trafikförvaltningen

1.1.2 Hållbar investeringsutveckling

Uppdrag	Status	Kommentar
Utreda investeringsbehov för utbyggnad av tunnelbana **Beskrivning** uppdra åt trafiknämnden att, i samråd med landstingsstyrelsen, utreda tillkommande investeringsbehov för befintlig tunnelbana, bytespunkter samt angränsande anläggningar med anledning av beslutad överenskommelse om utbyggnad av tunnelbana i enlighet med 2013 års Stockholmsförhandling **Diarienr** LS 1403-0399 Mål och budget 2015 nr 48 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2015 **Uppdragstyp** Beslut budget	▶ Pågående enligt plan	**Delår 2021** Utredningen som färdigställdes under 2020 har bedrivits med målet att identifiera tillkommande investeringsbehov i befintlig kollektivtrafikanläggning. Samordning har skett med framtagandet av en uppdaterad utvecklingsplan för tunnelbanesystemet. Investeringsbehov samt utvecklingsbehov är identifierade men med anledning av förändrad tidplan för utbyggnaden av tunnelbanan behöver investeringsbehoven ytterligare ses över vilket kan leda till att beslut om inriktning och planering kommer senare i planperioden. Utmaningen med det fortsatta arbetet är att säkerställa interna resurser.

1.2 En hållbar regional utveckling

1.2.1 Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem

Uppdrag	Status	Kommentar
Tunnelbanestation Hagalund, Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan, Spårväg syd och Roslagsbanan till City **Beskrivning** uppdra åt trafiknämnden återkomma med till LF med förslag till genomförandeavtal för objekten Tunnelbanestation Hagalund, Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan, Spårväg syd och Roslagsbanan till City **Diarienr** LS 2017-0621 Löpande **Beslutat av** Regionfullmäktige 2017 **Uppdragstyp** Beslut löpande	▶ Pågående enligt plan	**Delår 2021** Uppdraget är att genomföra arbetet inom ramen för de av trafiknämnden godkända överenskommelserna om förskottering av medel från Sverigeförhandlingen för de två kollektivtrafikobjekten Spårväg Syd och Roslagsbanan till City. Arbetet inom ramen för dessa överenskommelser ska vara klart i slutet av 2022. Spårväg Syd levererar en fördjupad lokaliseringsutredning som bygger på planeringsstudien från 2015. Roslagsbanan till city levererar en granskningshandling av en lokaliseringsutredning. Arbetet med båda utredningarna löper enligt plan.
Åtgärder för att öka kollektivtrafikens attraktivitet ska utredas. **Beskrivning** Åtgärder för att öka kollektivtrafikens attraktivitet och	▶ Pågående enligt plan	**Delår 2021** Trafikförvaltningens arbete med att återta resenärer och intäkter genom att utveckla kundupplevelsen och kollektivtrafikens konkurrenskraft fortsätter. Under tiden det finns restriktioner pågår arbetet med att genomföra förberedande åtgärder inför att pandemin

Uppdrag	Status	Kommentar
andelar av de motoriserade resorna ska utredas. **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag		blir under kontroll och resenärerna kan återvända. När restriktionerna lyfts avser trafikförvaltningen att med kraft rulla ut initiativ, åtgärder och aktiviteter, som förberetts och som bedöms relevanta för att återfå intäktsnivån. Arbetet går enligt plan. Trafikförvaltningen kommer att presentera status och förslag till åtgärder för trafiknämnden under hösten, och åtgärder kommer att lanseras löpande under hösten. Kopplat till biljettsortimentet pågår enligt plan arbete med att föreslå en utveckling av biljettsortimentet i avsikt att möta nya resebehov. Inom ramen för arbetet med mobilitetstjänster pågår förberedande arbete inför etablering av lösningar för mobility management i syfte att påverka beteenden mot ett hållbart resande. Detta sker i samverkan med en bred uppsättning externa aktörer och kommuner. Inom mobilitetsområdet pågår även arbete för att säkerställa lösning för digitala återförsäljning av SL-biljetter och därmed möjliggöra etablering av nya attraktiva kombinerade mobilitetstjänster i samverkan med andra aktörer. Internt prioriteringsarbete pågår för att fastställa tidplan för fortsatt implementering. Vidare pågår en förstudie med syftet att klarlägga hur förmågan till målgruppsanpassad kommunikation och marknadsföring kan utvecklas och vilka förutsättningar och verktyg som krävs för detta. Ett omfattande kundinsiktsarbete bedrivs utöver detta för att säkerställa att lämpliga och tillräckliga åtgärder genomförs utifrån målen att återta resandevolymer och intäkter.
Utreda förbättrad möjlighet att integrera cykeln i kollektivtrafiken **Beskrivning** Som en del av arbetet med smidiga och framkomliga resor ska blandpendling främjas. Trafiknämnden ska därför under 2019 utreda förbättrad möjlighet att integrera cykeln i kollektivtrafiken och främjad möjlighet till cykelförvaring i kollektivtrafiken. Trafikförvaltningen kommer därför att fortsätta utreda förbättrad möjlighet att integrera cykeln i kollektivtrafiken, med mål att under 2021/2022 genomföra ett försök i trafiken. **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag	▶ Pågående enligt plan	**Delår 2021** Under föregående år och i början på året 2021 genomfördes två utredningar. Den ena berör arbetet med att utveckla metod för att mäta kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik. Syftet med deluppdraget var att kunna följa utvecklingen av kombinationsresor i kvantitativa mått och att på sikt bidra med underlag till det årliga regionala cykelbokslutet som det regionala cykelkansliet ansvarar för. Under 2021 görs ett urval av de föreslagna indikatorerna i samråd med det regionala cykelkansliet. En länsövergripande inventering av cykelparkeringar vid kollektivtrafiken påbörjas i september/oktober 2021. Den andra utredningen handlade om att säkra cykelperspektivet i trafikförvaltningens styrande dokument. Genom en översyn av ovanstående dokument har brister i och/eller behov av cykelperspektiv i exempelvis riktlinjer, strategier och handböcker identifierats. Rapporten blev klar i mars 2021. Detta utgör underlag för justeringar och

Uppdrag	Status	Kommentar
Beslutat av Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag		ändringar som bättre omhändertar cykelperspektivet i trafikförvaltningens verksamhet. Ett arbete är påbörjat med att ta fram ett dokument med förslag till inriktning för möjlighet att integrera cykeln i kollektivtrafiken som kommer avrapporteras i trafiknämnden första kvartalet 2022.
Utreda möjligheten att låta en operatör utveckla en station kommersiellt **Beskrivning** Utreda möjligheten att låta en operatör utveckla en station kommersiellt **Diarienr** RS 2019-0829 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2020 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	▶ Pågående enligt plan	**Delår 2021** För att utveckla såväl service som intäkter i kollektivtrafiken ska möjligheten till exempelvis butiker, kiosker och reklam i anslutning till kollektivtrafiken utvecklas. Utredning avseende möjligheten att låta en operatör utveckla en station kommersiellt kommer ske under 2021 och kommer att avse tunnelbana. Trafikförvaltningen och MTR har genomfört planerade möten under perioden. MTR har lämnat ett internt arbetsmaterial med förslag på en pilotstudie med tre alternativa pilotkoncept för diskussion och under september månad kommer trafikförvaltningen göra en intern bedömning av de förslag för pilotkoncept som MTR har lagt fram. Under hösten planeras information till trafiknämnden samt förslag till beslut om fortsatt väg framåt.
Utredning av stombuss 4 ska genomföras **Beskrivning** En utredning av stombuss 4 ska genomföras med utgångspunkt från bedömningsverktyg för svensk BRT-standard och sikte på att möjliggöra en expressbuss. Under året ska fördjupade utredningar redovisas successivt. Lämpliga åtgärder testas och införs successivt. När resandet stabiliserats till förväntad ny normal nivå och andelen betalande resenärer är densamma som före pandemin genomförs under ordnade former ett pilotprojekt på linje 4 med påstigning i alla dörrar under förutsättning att erforderliga åtgärder från Stockholms Stad vidtagits. **Diarienr** RS 2019-0829 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2020 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	▶ Pågående enligt plan	**Delår 2021** En utredning av stombuss 4 pågår i enlighet med undertecknad avsiktsförklaring (2019-12-13) inom framkomlighetskommissionen. Utgångspunkt är bedömningsverktyg för svensk BRT-standard och sikte på att möjliggöra en snabbare restid för resenärer på linjen. Arbetet med delutredning 1, sträckorna Odengatan och Hornsgatan är genomförd och rapporterades till framkomlighetskommissionen i juni 2020. Rapporten för delutredning 2, för resterande sträckor, är nu färdigställd och presenterades för framkomlighetskommissionen i februari 2021. Utredningens båda delar var uppe för beslut i trafiknämnden i juni 2021. Under året kommer fortsatt fördjupade utredningar för åtgärder på kort och lång sikt utmed sträckan att ske tillsammans med Stockholms Stad.

Uppdrag	Status	Kommentar
Anpassa trafikutbudet till resenärernas förändrade efterfrågan pga covid-19-pandemin **Beskrivning** Trafiknämnden uppdras att skyndsamt vidta åtgärder för att anpassa trafikutbudet till resenärernas förändrade efterfrågan på grund av covid-19-pandemin, vidta andra effektiviseringar samt ytterligare säkerställa kollektivtrafikens intäkter i syfte att uppnå en budget i balans 2021. Åtgärderna ska planeras med hänsyn till nationella rekommendationer kopplade till covid-19. **Diarienr** RS 2020-0469 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2021 **Uppdragstyp** Beslut budget	Pågående med avvikelse	**Delår 2021** Resandet är fortsatt på en mycket låg nivå med kraftigt minskade biljettintäkter som följd. Trafikförvaltningen uppmanas fortsatt att köra full trafik för att hålla trängseln på en hanterbar nivå. Effektiviseringsmöjligheter har analyserats inom ramen för ordinarie trafikplaneringsprocess inför T22, och endast mindre justeringar genomförs till T22. Analys av trängsel och resmönster utvecklas och effekterna av trafikutövarnas anpassning av trafikutbudet för att minska trängseln följs upp. Åtgärder kommer att pågå så länge restriktionerna kvarstår. Trafikförvaltningen kommer löpande förhålla sig till nya rekommendationer och direktiv från myndigheter För att minska fuskåkandet har skyddsglas installerats i samtliga fordon. Ytterligare insatser är att biljettkontroller genomförs på samtliga trafikslag med ett undantag för buss där det inte går att genomföra på ett säkert sätt med hänsyn till trängsel. Trafiknämnden har i augusti beslutat om att förlänga de interimsavtal som tidigare tecknats med trafikutövarna från 1 oktober till 31 december med möjlighet till ännu en förlängning till 31 mars. Analys pågår kring behov av interimsavtal 3.0 alternativt konsekvenser av återgång till ordinarie avtal. Effektiviseringar genomförs även genom nya upphandlingar av trafikavtal. Den rättsliga prövningen av E35 Norrort och E38 Norrtälje är klar. Avtal har tecknats med Transdev och planering pågår för att sätta datum för trafikstart. För E34 Roslagsbanan pågår uppstartsförberedelse.
Fusionera SL Älvsjö AB med moderbolaget SL AB **Beskrivning** Trafiknämnden uppdras att under 2021 fusionera SL Älvsjö AB med moderbolaget SL AB. **Diarienr** RS 2020-0469 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2021 **Uppdragstyp** Beslut budget	Pågående enligt plan	**Delår 2021** Arbete pågår enligt plan, dokument framtagna och fusionsplanen ska signeras av AB SL:s och SL Älvsjö:s styrelser och ägare. Fusionsprocessen löper enligt plan, registrering av ärende kallelse av borgenärer har skett hos Bolagsverket och om inget bestridande inkommer registreras fusionen 15 september.

1.2.2 Kärnverksamheten ska prioriteras

Uppdrag	Status	Kommentar
Sänka de administrativa kostnaderna med tio procent under 2021 **Beskrivning** Nämnden/bolaget uppdras att sänka de administrativa kostnaderna med tio procent under 2021 och i verksamhetsplan 2021 beskrivas hur detta ska genomföras. Utgångspunkten ska vara att värna kärnverksamhet och effektivisera administration, lokalanvändning och inköp. Konsulter ska användas på ett ansvarsfullt sätt, det vill säga vid tillfälliga arbetstoppar och behov av specialistkompetens. **Diarienr** RS 2020-0469 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2021 **Uppdragstyp** Beslut budget	▶ Pågående enligt plan	**Delår 2021** Uppdraget bedöms pågå enligt plan. De administrativa kostnaderna i prognosen minskar med 10,4 %, vilket är en lägre minskning än budgeterat 2021 men över målet -10 % jämfört med utfall 2020. Orsaken är ökade juridiska kostnader för överprövningar upphandlingar samt utdragna skiljeförfaranden. Inom ramen för trafikförvaltningens bemanningsråd omhändertas och utmanas önskemål om resursutökningar och på avdelningsnivå utmanar avdelningschef, med stöd av HR-partner, respektive chef kopplat till uppkomna rekryteringsbehov. Det är dock ett tufft resursläge på trafikförvaltningen inom de ansvarsområden definierade enligt regionens definition av administration. Många vakanser har hållits inne och ersättningsrekryteringar beslutas noggrant. Kraven på verksamheten ökar och administration bildar tillsammans med övrig kärnverksamhet en naturlig helhet i leveranserna. Trafikförvaltningen är en beställarorganisation för att planera, utveckla och handla upp trafik inom givna ekonomiska ramar.

1.2.3 Bidra till ett transporteffektivt samhälle i Stockholmsregionen

Uppdrag	Status	Kommentar
Förtydliga ansvaret för skärgårdens replipunkter och vilka förväntningar som kan ställas på kommuner och markägare gällande dessa **Beskrivning** Trafiknämnden uppdras att, i samråd med tillväxt- och regionplanenämnden, tydliggöra hur Region Stockholms ansvar för skärgårdens replipunkter ska hanteras och vilka förväntningar som ställs på kommuner och andra markägare. **Diarienr** RS 2020-0469 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2021 **Uppdragstyp** Beslut budget	▶ Pågående enligt plan	**Delår 2021** Uppdraget genomförs genom att Region Stockholm medverkar i det av Länsstyrelsen ledda projektet Replipunktslyftet. Målet är att utveckla länets 11 replipunkter och utreda ansvarsfördelning mellan berörda aktörer. I projektet genomförs en inventering av replipunkterna och en inventeringsrapport har tagits fram. Med den som utgångspunkt ska projektet lösa osäkerheten kring respektive replipunkts avgränsning och klargöra ansvarig aktör för respektive del vid replipunkterna. Regionen har under perioden maj-augusti intensifierat arbetet med replipunkterna där samverkan mellan olika förvaltningar, trafikförvaltningen och regionledningskontoret har inletts för arbetet med frågorna. Arbetet fortskrider under hösten.

Region Stockholm

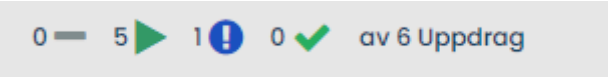
Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

Bilaga A2 Uppdrag, Trafiknämnden

Delår 2021

1 Uppdrag

Bild: Antal uppdrag och status



Trafikförvaltningen har sex uppdrag från trafiknämnden. Fem av uppdragen löper enligt plan och ett pågår med avvikelse.

1.1 Långsiktig ekonomisk uthållighet

1.1.1 Ett resultat i balans

Uppdrag	Status	Kommentar
Ta fram en plan för anpassning av kollektivtrafikens utbud och service i syfte att återta och öka resandet efter pandemin **Beskrivning** Utveckla befintliga och nya kund- och affärsnyttor. Syftet är att återta önskad intäktsnivå, bygga förtroende samt förstärka kollektivtrafikens konkurrenskraft. Målet med uppdraget är återtagande av intäkter, att utveckla befintliga och nya intäktskällor, förbättra förtroendet, att möta kundens behov, kundanpassad produkt- och tjänsteportfölj samt ökad konkurrenskraft relativt bil. Uppdraget avser att leverera effekter under perioden 2021-2024. **Beslutat av** Nämnd 2021 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	Pågående enligt plan	**Delår 2021** Arbete pågår och bedrivs främst genom att möta kund- och affärsnyttor genom att se över biljettsortimentet, utveckla servicetjänster i stationer och anläggningar, se över reklamaffären, utveckla mobilitetstjänster, samt att utveckla och effektivisera marknadsförings- och försäljningsprocesserna. Ett arbete utförs även för att samla trafikförvaltningens kundinsikter och omsätta dessa i faktabaserade beslutsunderlag om hur konkurrenskraften relativt bil ytterligare kan förstärkas. Trafikförvaltningen kommer att presentera status och förslag till åtgärder för trafiknämnden under hösten. Uppdraget att ta fram plan för anpassning av kollektivtrafikens utbud och service i syfte att återta och öka resandet efter pandemin fortsätter. Under tiden det finns restriktioner pågår arbetet med att genomföra förberedandeåtgärder inför att resenärerna kan välkomnas tillbaka fullt ut. När restriktionerna lyfts avser trafikförvaltningen att med kraft rulla ut initiativ, åtgärder och aktiviteter som bedöms relevanta inom ett flertal delområden för att återfå resenärer och intäkter. Åtgärder kommer att lanseras löpande med start under hösten 2021. Kopplat till biljettsortimentet pågår enligt plan arbete med att föreslå en utveckling av biljettsortimentet i avsikt att möta nya resebehov. Inom ramen för arbetet med mobilitetstjänster pågår förberedande arbete inför etablering av lösningar för mobility management i syfte att påverka beteenden mot ett hållbart resande. Detta sker i samverkan med en bred uppsättning externa aktörer och kommuner. Inom mobilitetsområdet pågår även arbete för att säkerställa lösning för digitala återförsäljning av SL-biljetter och därmed möjliggöra etablering av nya attraktiva kombinerade mobilitetstjänster i samverkan med andra aktörer. Internt prioriteringsarbete pågår för att fastställa tidplan för fortsatt implementering. Vidare pågår en förstudie med syftet att klarlägga hur

Uppdrag	Status	Kommentar
		förmågan till för målgruppsanpassad kommunikation och marknadsföring kan utvecklas och vilka förutsättningar och verktyg som krävs för detta. Ett omfattande kundinsiktsarbete bedrivs utöver detta för att säkerställa att lämpliga och tillräckliga åtgärder genomförs utifrån målen att återta resandevolymer och intäkter.

1.2 En hållbar regional utveckling

1.2.1 Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem

Uppdrag	Status	Kommentar
Utveckla service och intäkter i kollektivtrafiken enligt beslutad strategi **Beskrivning** Successivt implementera beslutad strategi. Strategin omfattar utveckling av hyresintäkter från kommersiella ytor, utveckling av intäkter från reklam och åtgärder för att öka trygghet och kundnöjdhet. Exempel på åtgärder är utveckla förvaltningsarbetet som hyresvärd, genomför en utökning av resenärernas önskade tjänster, skapa nya ytor för reklam, anpassa befintliga reklam ytor till ny teknik, öppna upp i entréer och mot kommersiella ytor för att öka känslan av välkomnande, verkställa att flytta ut stationsvärden från spärrkiosken. **Beslutat av** Nämnd 2021	Pågående enligt plan	**Delår 2021** En genomförandeplan är framtagen under tertial 1 och ett 20-tal stationer har identifierats i ett första steg där förutsättningar för att utveckla servicetjänster och öka resenärsnyttan ses över. Beställning och utredning görs av berörda driftföretag för att utreda möjligheter för t ex dragning av el och/eller VA. Under hösten tas en dialog med befintliga och/eller nya aktörer för att ytor skall kunna hyras ut med målsättning att skapa ökad resenärsnytta. Projektet väntas få ökad framdrift under hösten. Arbetet med att finna nya reklamytor kommer att kunna intensifieras under hösten.
Förbättra störnings- och realtidsinformationen **Beskrivning** Uppdragets mål är att säkerställa att trafikförvaltningen tillhandahåller en korrekt, pålitlig och sammanhållen trafikinformation i nivå med resenärens förväntningar. Uppdraget ska sätta en ny stabil plattform som består så väl av styrning och uppföljning som av förbättringar mot resenären i kollektivtrafiken. Arbetet omfattar	Pågående med avvikelse	**Delår 2021** Trafikförvaltningen fortsätter att jobba aktivt med att utveckla trafikinformationen inom ramen för det förvaltningen har rådighet över. Under tertial 2 så har förvaltningen fortsatt jobba med att utveckla/utöka informationen via SL-webben och SL-appen samt riktad information. Detta har genomförts både i egen regi samt tillsammans med trafikutövare. Inom ramen för projektet ”Kollektivtrafiken under pandemin” genomförs några piloter som tangerar det här uppdraget. Trängselvisualisering i SL-app, samt utökad trafik på bland annat Djurgården under sommaren, har genomförts och ska nu utvärderas.

Uppdrag	Status	Kommentar
arbetssätt, styrning, ny digitalgrundplattform, driftstabilitet av de digitala systemen, hanteringen av trafikincidenter/störningshantering och digitala tjänster ut mot resenär. Kommunikation av nya funktioner, kommer att ske löpande under året, i takt med att de lanseras **Beslutat av** Nämnd 2021		Program Trafikinformation har flera insatser på gång som under 2021-2022 ska utveckla såväl störnings- som realtidsinformationen. Trafikförvaltningen har fortsatt en backlogg när det kommer till utveckling av trafikinformation för såväl planerade som akuta störningar. Detta beror på att övergripande prioriteringar för utökat biljettsortiment, e-handel, och res med betalkort gjorts vilket påverkat arbetet med att förbättra trafikinformationen.
Vidta åtgärder för att öka tryggheten i och i anslutning till kollektivtrafiken **Beskrivning** Många åtgärder är planerade inför 2021 som till exempel, implementera videoanalys gällande spårbeträdande i tunnelbanan, utvärdera trygghetschatten, identifiera trygghetsskapande åtgärder i/vid SL:s stationer och hållplatser, genomföra kommunikationsinsatser för att öka den upplevda tryggheten, leveranser från fordonsprojektens live-kameror, planeringsstudie inför upphandling ordningsvakter, kravställning trygghet trafikupphandling av Djurgårdslinjen färdigställs, samverkansavtal mellan Regionen och Polismyndigheten. **Beslutat av** Nämnd 2021	▶ Pågående enligt plan	**Delår 2021** Under 2021 är målet att identifiera och genomföra strategiska och operativa aktiviteter som gemensamt ska leda till effekter kopplat till de övergripande trygghetsmålen, och därmed bidra till ökat resande. Exempel på aktiviteter som har pågått under delåret: - (Operativt) Projekt Trygghetschatt är avslutad och utvärderingen av trygghetschatt är genomförd med goda resultat. Vidareutveckling av trygghetschatten har identifierats och planeras genomföras under 2022. Kommunikationsinsats gällande trygghetschatt har genomförts under sommaren 2021. - (Strategiskt) Kravställning Trygghet inför upphandling Djurgårdslinjen är genomfört. Kraven medför bland annat ökad utbildning för personal, trygghetspolicy, samverkan och rapportering. - (Strategiskt) Planeringsstudie inför upphandling ordningsvakter till beslut trafiknämnden juni 2021. Studien påvisar bland annat en ny inriktning, ökad samverkansförmåga, arbetssätt och kompletterande utbildningar. Upphandling har påbörjats hösten 2021. -(Förvaltning) Utökning av trygghetskamera utanför stationer samt på bussterminaler. Exempelvis Kista och Jakobsbergs busstorg.
Utveckla det pågående arbetet med framkomlighet för busstrafiken till att omfatta fler kommuner och linjer **Beskrivning** Utredning av stombuss 4 fortsätter och kommer att redovisas successivt och lämpliga åtgärder kommer att testas och införas. Föreslå och genomföra	▶ Pågående enligt plan	**Delår 2021** Arbetet med att föreslå och genomföra framkomlighetsåtgärder i samverkan med länets kommuner och Trafikverket pågår aktivt på olika nivåer och i olika forum med ett flertal kommuner som aktivt är med i arbetet. *ÅVS Grönt ljus stombuss* Inom ramen för ÅVS Stombuss genomförs 3 stråkstudier där trafikförvaltningen tillsammans med

Uppdrag	Status	Kommentar
framkomlighetsåtgärder i samverkan med kommuner. Utveckla framkomlighetsarbetet till att omfatta fler linjer/områden samt att fler kommuner bjuds in till framkommlighetskommissionen. Inriktningen är också att ta fram en ny handlingsplan för stombuss under 2021 som ersätter den nuvarande. **Beslutat av** Nämnd 2021		berörda kommuner och Trafikverket utreder och identifierar framkomlighetsåtgärder. Ytterligare stråkstudier planeras starta under året. *Gemensam plan för genomförande* Sedan ÅVS arbetet inleddes har en rad olika framkomlighetsåtgärder identifierats. Många av dessa har också genomförts men flertalet återstår. ÅVS Stombuss utgör ett gemensamt forum för framkomlighet med kommuner och väghållare för dialog och utveckling av samverkansprocesser och gemensamma planer för genomförande. Under 2021 har två workshops genomförts med trafikverket och kommunerna med syfte att utveckla arbetet med genomförandefasen som följer efter ÅVS-fasen. Resultatet från de två workshoparna har redovisats för framkomlighetskommissionen på deras möte i juni. *Framkomlighetsåtgärder Länsplan* Utifrån de stråkstudier som genomförts inom ramen för ÅVS stombuss har en avsiktsförklaring för stråk 14 tagits fram med parterna för att spelas in som tänkbart objekt till kommande Länsplaneomgång. Stråk 14 avser en del av stomlinje J och sträcker sig mellan Johannelund – Sollentuna. Här finns idag ingen stombusstrafik.
Fortsatt arbete med miljö-klimat- och drivmedelsomställningen **Beskrivning** Fortsatt arbete med energieffektivisering och med att bredda elektrifieringen av busstrafiken. Arbetet med att successivt byta ut de fossila bränslena mot förnybara alternativ för att senast år 2030 för kollektivtrafiken på vatten fortsätter. För år 2021 kommer trafikförvaltningen att ligga kvar på samma andel HVO (50 procent) som för 2020, då det ekonomiska utrymmet för att öka andelen är begränsat. Arbetet med källsortering kommer att fortsätta och successivt implementeras i samband med nya avtal. Trafikförvaltningen kommer att fortsätta att kommunicera att kollektivtrafiken är ett grönt sätt att resa och arbetet med Miljömärkning fortsätter under 2021. **Beslutat av**	▶ Pågående enligt plan	**Delår 2021** Fortsatt arbete pågår med energieffektivisering i trafikdrift och fastigheter samt fortsatt arbete med att utöka elektrifieringen av busstrafiken. Arbetet med att successivt byta ut fossila drivmedel mot förnybara alternativ fortsätter, med mål om 100 procent förnybart senast år 2030 för kollektivtrafiken på vatten. Energieffektivisering 2021: • Samverkan med UITP om termisk komfort och första testet på buss i trafik utfördes juni 2021 med full mätpark och frågeformulär som besvarades genom resenärers mobiler. Ett flertal förbättringar identifierades till kommande mätningar i olika städer som ska rendera i slutlig rekommendation för reglering och dimensionering av buss. Avrapportering planeras mot UITP centralt i november. Fokus planeras då för samverkan kring kommersiell effektinhämtning. • Ramverk för digitaliserad energiledning och dimensionering av spårinfrastruktur och spårtrafik med samordnade händelsedata från tunnelbanefordon C20 och C30 fortsätter beredas. • Utvecklat arbete med energimål och automatiserat energiuppföljningssystem för

Uppdrag	Status	Kommentar
Nämnd 2021		kollektivtrafikens fastigheter. Interna Samverkansgrupper för arbete mot nedbrutna SMARTER energimål har hållits. Även samverkan för övergång till automatiserat energiuppföljningssystem har genomförts. För år 2021 kommer trafikförvaltningen att ligga kvar på samma andel HVO (50 procent) som för 2020 för sjötrafiken enligt bränsleplanen. Trafikförvaltningen har genomfört en pilot med källsortering i tunnelbanan som pågått i 6 månader. Piloten är ett test kring vilka koncept som fungerar och kommer att fungera som underlag till framtida arbete med källsortering. Piloten kommer att slutrapporteras internt på trafikförvaltningen under september. Under hösten planeras information till trafiknämnden samt förslag till beslut om fortsatt väg framåt. Under tertial 1 har SL-trafiken blivit miljömärkt med Naturskyddsföreningens **"Bra Miljöval"**. En efterlängtad och viktig insats. Nu pågår uppsättning av Bra miljöval-dekaler i alla fordon (på land). Trafikförvaltningen fortsätter jobba aktivt med att använda miljömärkningen som ett argument i att skapa en attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem. Det blir en pusselbit när vi ska börja locka tillbaka resenärer/kunder till kollektivtrafiken.

Region Stockholm

Diarienummer
RS 2020-0773

Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

Plan för intern kontroll 2021, Delår

Delår 2021

Innehållsförteckning

1 Bakgrund 3

2 Sammanfattning 4
2.1 Arbetet med intern kontroll 4
2.2 Resultat och analys från riskbedömningen 5

3 Intern kontroll 6
3.1 Styr- och kontrollmiljö 7
3.2 Riskbedömning, åtgärder och kontrollaktiviteter 8
3.2.1 Förändrade förutsättningar för intern kontroll 8
3.2.2 Analys och slutsatser 8

4 Sammanställning av risker 11

1 Bakgrund

Enligt 6 kap. 6 § kommunallagen (2017:725) 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 § samma lag har lämnats över till någon annan.

Region Stockholm har, utifrån kommunallagen, beslutat om riktlinjer för intern kontroll för Region Stockholm, RS2019-0866. Riktlinjens krav på intern kontroll förtydligas i Stödet och i de anvisningar för arbetet med verksamhetsplanen samt för tertial-, delårs- och årsrapporteringen som publiceras i Ekonomihandboken på intranätet och i Stödet.

2 Sammanfattning

2.1 Arbetet med intern kontroll

Trafikförvaltningen arbetar i enlighet med Riktlinje för intern kontroll för Region Stockholm (RS2019-0866). Utvecklingen och effektiviseringen av arbetet med den interna kontrollen har fortsatt och är högt prioriterat framåt under 2021.

Den pågående Covid-19 pandemin har kraftigt påverkat trafikförvaltningens verksamhet och ekonomi under året. Trafikförvaltningen har kört med mer än fullt trafikutbud trots kraftigt vikande resenärsunderlag och biljettintäkter. Fokus har varit på att minimera risken för smittspridning genom minskad trängsel och tydliga informationsinsatser med uppmaning till resenärerna att hålla avstånd i kollektivtrafiken.

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

Det är en stegvis förändringsresa för trafikförvaltningen att säkra en korrekt värdering av 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, identifierade åtgärder och uppföljning av kontroller och åtgärder. Det pågår ett arbete med att etablera en huvudprocesskarta som är starten för denna förändringsresa mot ett tydligare processorienterat arbetssätt.

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

Covid-19 pandemin påverkar trafikförvaltningens verksamhet ekonomiskt och verksamhetsmässigt i stor omfattning.

Genomförda riskanalyser visar att några nya risker har identifierats för verksamhetsåret 2021. För de risker som påverkas av covid-19 pandemin har denna påverkan omhändertagits vid framtagandet av kontroller och åtgärder.

Trafikförvaltningens samlade bedömning är att det planerade arbetet med att utföra den interna kontrollen under perioden inte har påverkats av covid-19.

2.2 Resultat och analys från riskbedömningen

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

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

Analys av trafikförvaltningens arbete med riskhantering visar att identifierade risker som bedöms som mycket höga är kopplade till målen avseende hållbar investeringsutveckling, ett resultat i balans samt samhällsviktiga funktioner upprätthålls vid extraordinära händelser och klimatförändringar.

De högst värderade riskerna för verksamhetsåret 2021 är följande och denna bedömning kvarstår vid denna delårsrapportering:

• risk att investeringar överskrider beslutade ramar och inte når fulla effektmål på grund av bland annat överprövningar och nya lagkrav,

• risk för antagonistiskt angrepp mot trafikförvaltningens byggnader och/eller anläggningar/fordon och/eller IT-system,

• risk att trafikförvaltningen inte förmår anpassa kollektivtrafiken till förändrade resandebehov orsakat av ökande konkurrens, covid-19 och ny teknik,

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

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

Under detta delår har arbetet med kontroller och åtgärder fortsatt för att minska sannolikheten och konsekvensen för riskerna. Riskvärderingen för de flesta riskerna är oförändrade då man inte ser att risken förändrats och att hanteringen av riskerna pågår. Riskvärderingen är förändrad för några av riskerna där man bedömt att sannolikheten eller konsekvensen har minskat.

Det har varit ett fortsatt fokus på att hantera konsekvenserna av pandemin i hela verksamheten och därmed av riskerna kopplat till det. Inget avvikande har noterats i uppföljningen denna period.

3 Intern kontroll

Arbetet med intern kontroll syftar till att proaktivt säkerställa att verksamheten i enlighet med vad fullmäktige beslutar:

- uppfyller fastställda mål
- når långsiktig varaktighet och hållbarhet
- bedriver verksamheten ändamålsenligt, säkert och effektivt
- följer tillämpliga lagar, beslut, föreskrifter, avtal, styrande dokument med mera.
- har tillförlitlighet i rapportering och information

Intern kontroll inom Region Stockholm regleras i riktlinjen för intern kontroll RS 2019-0866 och 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
- Kontroller och åtgärder
- Information och kommunikation
- Övervakning och uppföljning.

Regionstyrelsen har ett övergripande ansvar för regionens verksamheter, utveckling och ekonomiska ställning. Styrelsen har också uppsiktsansvar och ska övervaka hur den interna kontrollen sköts i nämnder och bolag samt utforma, utveckla och följa upp Region Stockholms arbete med intern kontroll.

Nämnden/bolaget har det yttersta ansvaret för den interna kontrollen inom sitt verksamhetsområde och ska säkerställa att den interna kontrollen är tillräcklig. Detta innebär att varje styrelse och nämnd har ett ansvar för att det finns en organisation och processer för den interna kontrollen.

Nämnden/bolaget tar i samband med budget och verksamhetsplaneringen fram en plan för intern kontroll, denna plan uppdateras och följs upp vid tertial-, delårs- och årsrapportering.

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

Förvaltningschef/bolagschef ska vid behov föreslå åtgärder för att säkerställa en tillfredställande intern kontroll. Brister i den interna kontrollen ska omedelbart rapporteras till nämnd/styrelse. Förvaltningschef/bolagschef ska omedelbart agera om misstanke om brott uppstår. Vid välgrundad misstanke om brott ska som regel polisanmälan göras. Vidare ska nämnd/bolagsstyrelse och andra relevanta beslutsfattare omedelbart informeras.

Planen för intern kontroll utgör nämndernas och bolagens redovisning av arbetet med den interna kontrollen och en försäkran om att nödvändiga åtgärder vidtagits för att uppnå en tillräcklig intern kontroll. Den utgör samtidigt grunden för den information om intern kontroll som nämnderna och bolagen redovisar i andra rapporter.

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.

För att styra trafikförvaltningen finns ledningssystemet som syftar till att ge en överblick och en tydlig ledning och styrning av förvaltningen. Det innefattar såväl bakåtblickande rapportering och uppföljning av verksamhetens utfall, som framåtblickande navigering mot verksamhetens långsiktiga mål.

Ledningssystemet effektiviserar arbetet mot gemensamma mål och samlar informationen förvaltningens medarbetare behöver för att kunna genomföra sina arbetsuppgifter.

Trafikförvaltningens ledningssystem förser kontinuerligt politiker, ledning, chefer och medarbetare med faktabaserade beslutsunderlag som ökar förståelsen för verksamhetens värdeskapande och interna orsakssamband. Ledningssystemet skapar stöd för att driva kärnprocesserna och att tydliggöra lednings-, planerings- och beslutsprocesser i verksamheten.

Trafikförvaltningen är uppdelat i olika ansvarslinjer. Dessa olika ansvarslinjer tydliggör vem som har ansvar för vad i arbetet med riskhantering och internkontroll. Den första ansvarslinjen består av ledning och medarbetare i linjearbetet. Den dagliga hanteringen av operativa risker ska ske ute i verksamheten, då verksamheten som tar risken även äger risken. Den andra ansvarslinjen består av utsedda funktioner för riskhantering och internkontroll. Denna funktion stödjer riskhanteringsarbetet och internkontrollarbetet i verksamheten men ser också över styrande dokument inom detta område. Den tredje ansvarslinjen är internrevisionen som har till uppgift att granska och bedöma om den interna kontrollen och uppföljningen fungerat på avsett vis.

Uppföljning av risker, kontroller och åtgärder sker tertialvis enligt regionledningens anvisningar. Avdelningarna rapporterar status och effekt av kontroller och åtgärder. Resultatet kommuniceras och rapporteras till regionledningskontoret och trafiknämnden.

Utöver denna rapportering pågår ett utvecklingsarbete med att kartlägga nyckelprocesser samt utforma relevanta kontroller i dessa processer. Detta är ett omfattande och långsiktigt arbete, som kommer att pågå under längre tid.

Vidare görs ytterligare utveckling i form av framtagandet av ett riskregister, vilket ska fungera som ett komplement till risksammanställningen i denna plan för intern kontroll rapport. Detta kommer att öka förutsättningarna för att arbeta med risker mer som en integrerad del i verksamheten.

Det är trafikförvaltningens samlade bedömning att covid-19 pandemin inte har påverkat förvaltningens möjlighet till styrning och kontroll negativt.

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. Prioritering görs av riskerna baserat på riskernas typ och uppskattade konsekvenser.

Trafikförvaltningen har genomfört riskanalyser i anslutning till arbetet med verksamhetsplanen för 2021. Dessa riskanalyser har legat till grund för den risksammanställning som är en del av plan för intern kontroll för 2021.

I denna delårsuppföljning har uppföljning av risker med tillhörande kontroller och åtgärder genomförts och inget avvikande har rapporterats.

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 Riktlinje för intern kontroll för Region Stockholm (RS2019-0866). 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. Arbetet utförs enligt samma tidplan som för verksamhetens verksamhetsplanering.

Den pågående pandemin har kraftigt påverkat trafikförvaltningens verksamhet och ekonomi under året. Men det är trafikförvaltningens samlade bedömning att det planerade arbetet med att utföra den interna kontrollen under denna period inte har påverkats av covid-19 pandemin.

3.2.2 Analys och slutsatser

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

Risk: Investeringar överskrider beslutade ramar och når inte fulla effektmål på grund av bland annat överprövningar och nya lagkrav

Investeringar kan fördröjas och därmed fördyras av bla överprövningar och nya lagkrav.

Tidiga kalkyler för investeringar tar inte heller tillräcklig hänsyn till alla nödvändiga kalkylblock samt den osäkerhet som föreligger. Detta skapar svårigheter att styra genom investeringsprocessen, vilket medför utmaningar att följa beslutade ramar för tid och kostnad och samtidigt säkerställa att den affärsmässiga och trafikala effekten uppnås.

För att hantera den här risken har åtgärder tagits fram för förbättrad styrning av investeringsprocessen. Förbättrade kalkyler är under implementering vilket kommer att leda till bättre beslutsunderlag. Beslutsunderlagen blir tydligare och kommer följa en uppdaterad process. Erfarenhetsåterföring från investeringsprocessen till åtgärdsvalsprocessen kommer att göras och detta kommer att leda till att beslutsunderlagen ständigt förbättras.

Risk: Antagonistiskt angrepp mot trafikförvaltningens byggnader och/eller anläggningar/fordon och/eller IT-system

Bristande kontroll på anläggning, byggnader, informationssystem och personal ur ett säkerhetsskyddsperspektiv medför ökad sannolikhet för att ett antagonistiskt angrepp lyckas.

För att hantera den här risken är åtgärder framtagna för att skapa, implementera och följa upp efterlevnad av regelverk inom säkerhetsskydd för de delar av trafikförvaltningen som omfattas av krav på säkerhetsskydd eller som annars omfattas av krav ställda i enlighet med totalförsvarsplaneringen.

Regelverket omfattar ökade krav på informationssäkerhet, fysisk säkerhet och personalsäkerhet. Kommande eller genomförda säkerhetsskyddsåtgärder omfattas av sekretess.

Risk: Trafikförvaltningen förmår ej anpassa kollektivtrafiken till förändrade resandebehov orsakat av ökande konkurrens, covid-19 och ny teknik.

Det finns sedan en längre tid en trend mot ökad konkurrens på grund av kundernas förväntan, teknisk utveckling och andra omvärldsfaktorer. Till detta tillkommer covid-19 som sannolikt innebär ett förändrat resebeteende och resenärer som reser mindre och väljer andra resmönster och transportalternativ över de närmaste åren. Exempelvis genom att jobba hemifrån. Sammantaget ställer detta krav på en utvecklad förmåga att anpassa kollektivtrafiken för att bibehålla långsiktig position och marknadsandel.

För att hantera den här risken är åtgärder framtagna att utföra omvärldsbevakning, scenariohantering och analys av kundbeteenden och förväntningar. Åtgärderna består även i att anpassa kunderbjudandet och skapa nya intäktskällor, anpassa processer och arbetssätt samt arbeta med samordning, samverkan och dialog med marknadsaktörer och kommuner.

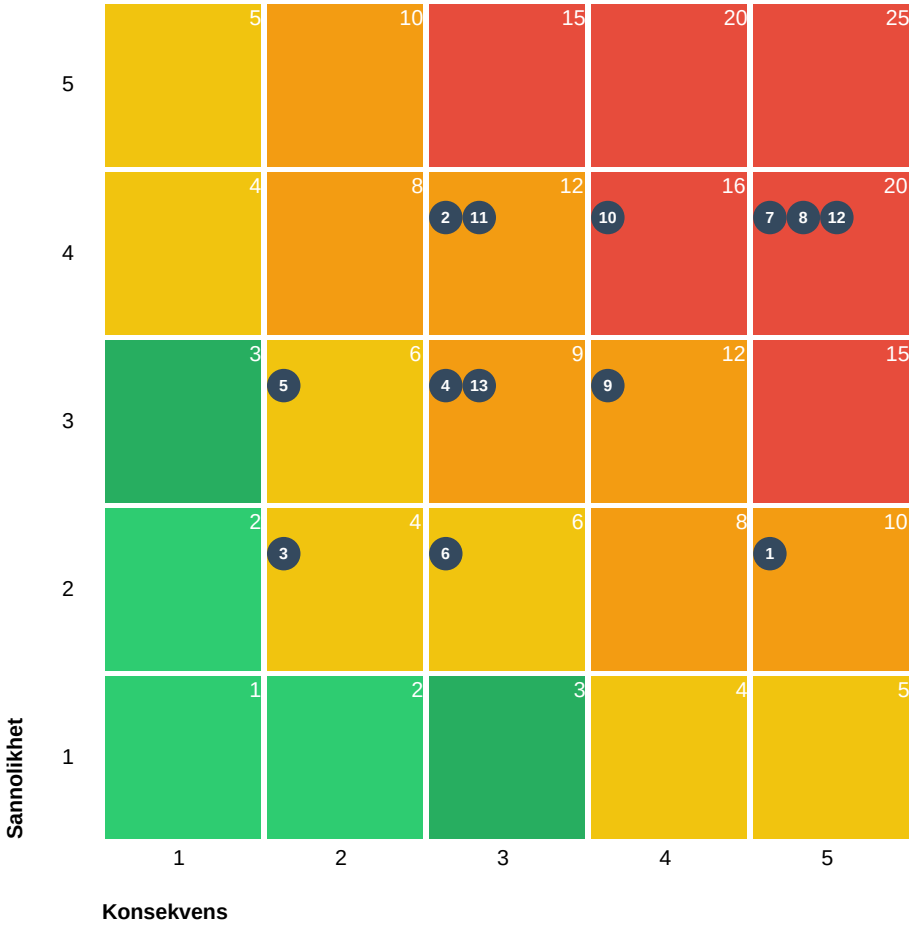
Risk: Risk för att minskade eller uteblivna intäkter och begränsade möjligheter att reducera kostnaderna i motsvarande grad resulterar i en ekonomi ur balans och en mindre attraktiv kollektivtrafik på sikt.

Den pågående covid-19-pandemin med tillhörande restriktioner har stor påverkan på trafikförvaltningens intäkter samtidigt som ingångna avtal och restriktioner kring trängsel begränsar möjligheterna att reducera kostnaderna.

För att hantera risken arbetar trafikförvaltningen löpande med olika åtgärder. Biljettkontroller genomförs återigen löpande och införandet av skyddsglas i busstrafiken är färdigställt vilket minskar fusket och stärker biljettintäkterna. Besparingsmöjligheter har analyserats inom ramen för ordinarie trafikförändringsprocess inför T22 men till följd av pågående restriktioner har endast mindre justeringar bedömts kunna ske inför T22. Förvaltningen har förlängt interimsavtalen som hanterar trafikavtalens ersättningsmodeller vid fortsatta restriktioner. Analys av trängsel och resmönster genomförs löpande för att bättre kunna anpassa behovet av trafikutbud till resandet. Åtgärder kommer att pågå så länge restriktionerna kvarstår. Trafikförvaltningen kommer löpande förhålla sig till nya rekommendationer och direktiv från myndigheter.

Trafikförvaltningens bedömning är att merparten av förvaltningens kontroller och åtgärder har pågått som planerat under denna period. Inom vissa områden har dock utvecklingsarbetet begränsats något med anledning av påverkan av covid-19 då verksamheten har behövt omprioritera sina resurser.

4 Sammanställning av risker



4 Mycket hög risk 6 Hög risk 3 Medelhög risk | Totalt: 13

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

	Sannolikhet	Konsekvens
5	Mycket hög, detaljerad beskrivning finns under hjälptexterna, klicka på frågetecknet.	Katastrofal - Mycket allvarlig, får inte inträffa
4	Hög, detaljerad beskrivning finns under hjälptexterna, klicka på frågetecknet.	Kritisk - Allvarlig, får helst inte inträffa
3	Medel, detaljerad beskrivning finns under hjälptexterna, klicka på frågetecknet.	Signifikant - Kännbar, uppfattas som besvärande
2	Låg, detaljerad beskrivning finns under hjälptexterna, klicka på frågetecknet.	Mindre - Lindrig, uppfattas som liten
1	Mycket låg, detaljerad beskrivning finns under	Begränsad - Marginell, uppfattas som mycket liten

	hjälptexterna, klicka på frågetecknet.

Verksamhetsspecifikt mål/Nämndspecifikt mål	Lokalt mål	Risk				
Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem		1		48438	→	Att trafikförvaltningen inte har fullgott brandskydd i tunnelbanan.
		2		48302	→	Förmår ej nå Trafikförvaltningens mål om ökad trygghet för resenärer i och i angränsning till kollektivtrafiken
		3		48379	↘	Intäktsbortfall pga fel eller bristande validering i SL access eller mobilbiljettsystemet
		4		48444	→	Bristande kontroll och underhåll på anläggningar
		5		48387	↘	Bristfällig trafikinformation
		6		48382	↘	Program Nästa biljettsystem försenas så att SL Access ej kan ersättas till mars 2023
Ett resultat i balans		7		48432	→	Risk för att minskade eller uteblivna intäkter och begränsade möjligheter att reducera kostnaderna i motsvarande grad resulterar i en ekonomi ur balans och en mindre attraktiv kollektivtrafik på sikt
		8		48413	→	Trafikförvaltningen förmår ej anpassa kollektivtrafiken till förändrade resandebehov orsakat av ökande konkurrens, Covid-19 och ny teknik.
Hållbar investeringsutveckling		9		48402	→	Otillräcklig kravställning när TF själva inte är byggherre

Verksamhetsspecifikt mål/Nämndspecifikt mål	Lokalt mål	Risk				
		10		48421	→	Investeringar överskrider beslutade ramar och når inte fulla effektmål på grund av bland annat överprövningar och nya lagkrav
		11		48423	→	Bristfällig intern styrning och kontroll
Samhällsviktiga funktioner upprätthålls vid extraordinära händelser och klimatförändringar		12		49670	→	Antagonistiskt angrepp mot trafikförvaltningens byggnader och/eller anläggningar/fordon och/eller IT-system
Systematisk kompetensförsörjning		13		49671	→	Bristfällig implementering av TF kompetensförsörjnings -plan

Region Stockholm

Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

Bilaga indikatorer beslutade av nämnd, delår 2021

Augusti 2021

1 Nämndspecifika mål och indikatorer

1.1 Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem

För det nämndspecifika målet Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem finns förutom de av Regionfullmäktige beslutade indikatorerna även indikatorer som är beslutade av trafiknämnden.

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

Resandet med kollektivtrafiken har påverkats kraftigt av pandemin. Osäkerheten kring hur resenärsvolymerna kommer att utvecklas är stor och beror på såväl myndigheters råd och rekommendationer som på eventuella beteendeförändringar hos resenärerna. Bedömningen är att antalet resenärer kommer att vara fortsatt begränsat under en längre tid, även efter pandemin.

Bedömningen är att målet för 2021 inte kommer att uppnås med anledning av pandemin, dels har upplevd kvalitet/ombordmätningen pausats under pandemin varför nöjda resenärer och trygghet inte har utfall, dels är målnivåerna 2021 för ett flertal indikatorer satta utifrån ett normalläge för trafiken och inte utifrån pandemi, exempelvis gäller detta indikatorerna såsom kostnad per personkilometer, tusentals påstigande per vanlig vardag, kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna och flera underliggande miljömål. Tryggheten har också påverkats av pandemin. Även målet för förnybar energi i kollektivtrafiken påverkas då det ekonomiska utrymmet inte tillåter en ökad användning av förnybar energi för sjötrafiken. Ambitionen är trots det fortsatt att nå de långsiktiga målen 2030 enligt det regionala trafikförsörjningsprogrammet för samtliga indikatorer.

Tabell 1: Indikatorer beslutade av Regionfullmäktige

Nämndspecifikt mål	Indikator	Utfall	Mål-värde	RF Mål-värde	Prognos-upp-fyllelse*
Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem	**Nöjda resenärer - allmän kollektivtrafik**	**	>=78%	>=78%	▬
	Nöjda resenärer - allmän skärgårdstrafik	**	>=94%	>=94%	▬
	Andel resenärer som känner sig trygga i allmän kollektivtrafik på land och med pendelbåtar	**	>=74%	>=74%	▬
	Kostnad per personkilometer, SL-trafiken	***	<=3,46kr	<=3,46kr	🟥
	Tusental påstigande en vanlig vardag (kollektivtrafik på land)	1 573	>=2 966	>=2 966	🟥
	Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna (RUFS)	***	>=51,75%	>=51,8%	🟥
	Uppfyllnad av miljömål i miljöprogram	***	>=100%	>=100%	🟥
	Uppfyllnad av miljömål i trafikförsörjningsprogrammet	***	>=63%	>=63%	🟢
	Andel förnybar energi i kollektivtrafiken	***	>=95%	>=95%	🔶
	Fullt tillgänglig linje eller bytespunkt (exkl. båttrafik)	***	>=81%	>=81%	🟢
	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	***	>=50%	>=50%	🟢
	Teknisk tillgänglighet till hissar och rulltrappor, andel uppkopplade anläggningar	94%			🟢

* Jämfört med nämnds/bolags målvärde om det finns, annars mot fullmäktiges målvärde

** Kundundersökningen upplevd kvalitet genomförs inte sedan april 2020 med anledning av Covid-19 och indikatorerna saknar därmed utfall.

*** Indikatorerna mäts per helår

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

Tabell 2: Indikatorer beslutade av Trafiknämnden

Indikator (rapporteras per månad)	Utfall månad Juli 2021	Utfall ack	Utfall ack fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde
Nöjda resenärer - pendeltåg *(Nämnd)*	75%	78%	71%	●	>=71%
Punktlighet - tunnelbana *(Nämnd)*	96,4%	98,1%	97,7%	●	>=96,6%
Punktlighet - busstrafik *(Nämnd)*	91,2%	90,6%	88%	●	>=90%
Punktlighet - pendeltåg *(Nämnd)*	93,5%	91,8%	93,1%	◆	>=93%
Punktlighet - lokalbanor *(Nämnd)*	98,1%	97,9%	96,5%	●	>=96,4%
Punktlighet - båtpendel *(Nämnd)*	98,3%	N/A	N/A	●	>=90%
Punktlighet - skärgårdstrafik *(Nämnd)*	84,2%	N/A	N/A	■	>=90%
Antal genomsnittligt påstigande en vanlig vardag (tusental) - Tunnelbana *(Nämnd)*	503	592	1 151	■	>=1 204
Antal genomsnittligt påstigande en vanlig vardag (tusental) - Busstrafik *(Nämnd)*	482	661	1 069	■	>=1 091
Antal genomsnittligt påstigande en vanlig vardag (tusental) - Pendeltåg *(Nämnd)*	160	201	377	■	>=438
Antal genomsnittligt påstigande en vanlig vardag (tusental) - Lokalbanor *(Nämnd)*	94	116	200	■	>=233
Antal påstigande - allmän kollektivtrafik på vatten - total *(Nämnd)*	815	2 225	3 545	■	>=6 156
Antal påstigande - allmän kollektivtrafik på vatten - Båtpendel (tusental) *(Nämnd)*	481	1 455	2 415	■	>=4 484
Antal påstigande - allmän kollektivtrafik på vatten - Skärgårdtrafik (tusental) *(Nämnd)*	334	770	1 129	■	>=1 672

Punktlighet

Punktligheten förbättrades för alla trafikslag under 2020, främst för busstrafiken, som en konsekvens av covid-19. Färre reser med kollektivtrafiken och framkomligheten för busstrafiken har ökat till följd av minskad trafik då fler arbetar hemifrån.

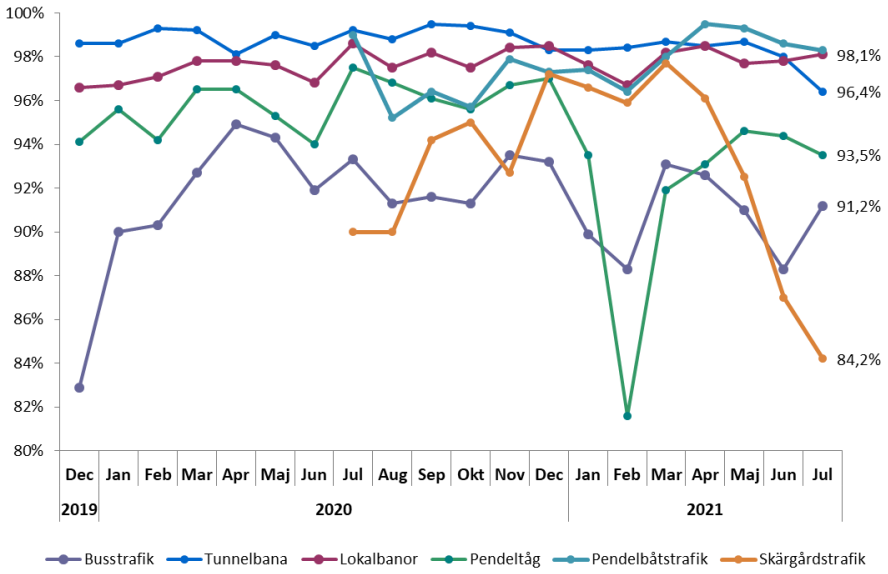
Alla trafikslag förutom pendeltåg har ett ackumulerat utfall tom mars över mål. Den lägre nivån för pendeltågstrafiken beror främst på urspårning av ett godståg vid Häggvik som fick stor påverkan på pendeltågstrafiken främst under februari. Punktligheten förbättrades under mars. Med undantag för punktligheten i februari och mars så har punktligheten för pendeltåg under den senaste 12-månaders perioden varit god.

Busstrafiken hade lite sämre punktlighet under juni, då busstrafiken påverkades av vägarbeten.

Punktligheten för tunnelbanan har i stort sett varit god den senaste 12-månadersperioden. Trots att punktligheten för juli är låga 96,4 procent så är det ackumulerade utfallet fortsatt över målet. En enskild dag, 5 juli, med stora störningar pga signalfel på grön linje haft stor påverkan på det totala resultatet

Arbetet med att ta fram ett nytt analysverktyg för mätning av punktlighet i både pendelbåtstrafiken och skärgårdstrafiken har medfört att punktlighet mäts från och med juli år 2020 . Utveckling kvarstår att ta fram ackumulerad data samt att finjustera småfel. Skärgårdstrafikens punktlighet för juli uppgår till 84,2 procent vilket är under målet 90 procent. Mycket högt resandetryck under juli månad med stor ökning av antalet resande till följd av semestertider och mycket fint väder. Med detta följer längre tid för av och påstigande. Trots successivt ökad kapacitet under juli när restriktionerna lättade har resandetrycket i vissa avgångar varit högre än kapacitet och resande har hänvisats till nästa avgång alternativt andra färdmedel.

Diagram 1: Punktlighet per månad och trafikslag



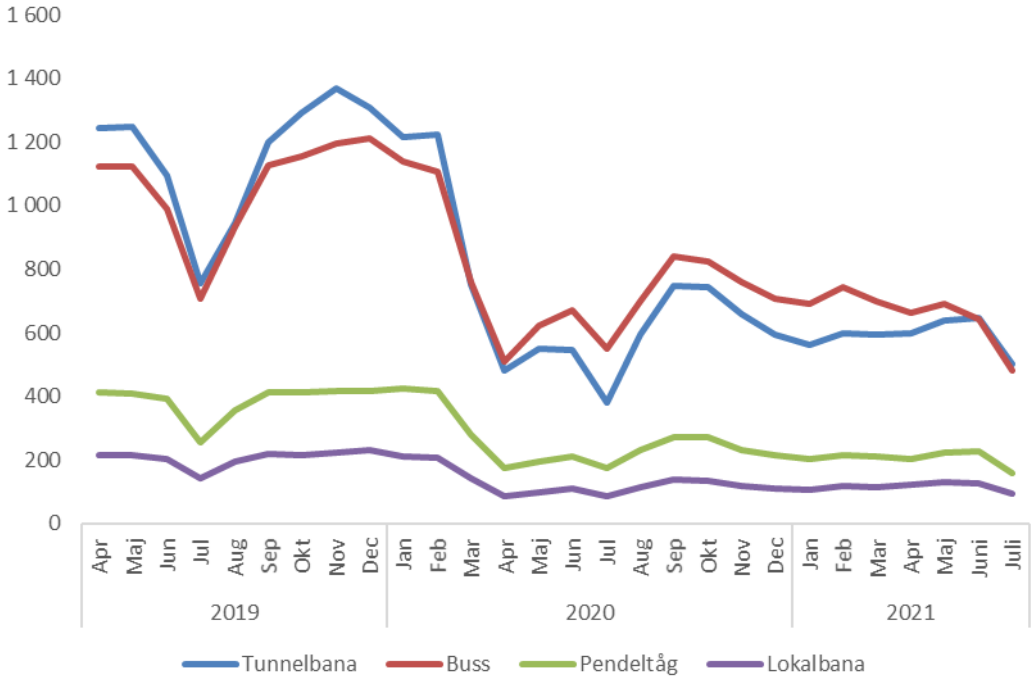
Antal påstigande

Resandet har minskat markant till följd av covid-19 för alla trafikslag. Minskningen av antal påstigande är helt hänförligt till läget i samhället i stort och de rekommendationer som har getts av FHM under 2020 och 2021.

Total budget baserades på 100 procent resande. Aktuell prognos bygger på 60 procent resande jämfört med 2019. Avvikelsen mot underliggande budget beror på att pandemin tog fart igen runt november 2020 och hårdare restriktioner i samband med detta.

Framtagen resandeprognos har använts för samtliga trafikslag dvs inga anpassningar har gjorts utefter de förutsättningar/utmaningar som respektive trafikslag har.

Diagram 2: 2018-202103, genomsnittligt påstigande per månad per trafikslag


1 600
1 400
1 200
1 000
800
600
400
200
0
Apr
Maj
Jun
Jul
Aug
Sep
Okt
Nov
Dec
Jan
Feb
Mar
Apr
Maj
Jun
Jul
Aug
Sep
Okt
Nov
Dec
Jan
Feb
Mar
Apr
Maj
Juni
Juli
2019
2020
2021
Tunnelbana
Buss
Pendeltåg
Lokalbana

Bilaga 3: Trafikinvesteringar 2021-2030

Region Stockholm

Mkr	Dnr	Status	Ny- /ersättnings-investering	Utfall 2021	Prognos 2021	Budget 2021	Avvikelse 2021	Avvikelse 2021 (%)	Upparbet-ningsgrad 2021 (%)	Total ack. utfall	Total prognos	Total budget	Avvikelse total	Avvikelse total (%)	Total upp-arbetnings-grad (%)	Färdig-ställande (år)
1. Trafiknämnden/Trafikförvaltningen																
Summa investeringar Trafiknämnden/Trafikförvaltningen				**2 360**	**5 534**	**6 538**	**-1 004**	**-15%**	**36%**	**36 447**	**79 068**	**73 814**	**5 253**	**7%**	**49%**	
varav medfinansiering Sverigeförhandlingen Trafiknämnden[1]				*42*	*83*	*87*	*-4*	*-5%*	*48%*				*0*	*0%*	*0%*	
varav medfinansiering stat och kommuner Trafinknämnden[1]				*299*	*1 186*	*890*	*296*	*33%*	*34%*				*0*	*0%*	*0%*	
Beslutade investeringar Trafiknämnden/Trafikförvaltningen				2 300	5 367	6 294	-927	-15%	37%	36 254	53 514	49 072	4 441	9%	74%	
varav medfinansiering[1]				*299*	*1 186*	*890*	*296*	*33%*	*34%*				*0*	*0%*	*0%*	
Planerade investeringar Trafiknämnden/Trafikförvaltningen				59	167	245	-78	-32%	24%	192	25 554	24 742	812	3%	1%	
varav medfinansiering[1]				*42*	*83*	*87*	*-4*	*-5%*	*48%*				*0*	*0%*	*0%*	
													0			
Nyinvesteringar Trafiknämnden/Trafikförvaltningen				1 496	3 760	4 432	-673	-15%	34%	33 458	63 978	60 106	3 872	6%	56%	
Ersättningsinvesteringar Trafiknämnden/Trafikförvaltningen				864	1 774	2 106	-332	-16%	41%	2 989	14 797	13 709	1 089	8%	22%	
1.1. Beslutade investeringar Trafiknämnden/Trafikförvaltningen																
1.1.1 Genomförandebeslut Trafiknämnden/Trafikförvaltningen				***2 300***	***5 367***	***6 294***	***-927***	***-15%***	***37%***	***36 254***	***53 514***	***49 072***	***4 441***	***9%***	***74%***	
Program Roslagsbanans utbyggnad	RS 2020-0722	Förnyat. Genomf.	Nyinvestering	269,4	685,4	636,3	49,1	8%	42%	8 345,6	10 450,0	10 450,0	0,0	0%	80%	2026
Program Bussdepåer	LS 1409-1055	Genomförande	Nyinvestering	93,7	145,4	174,1	-28,7	-16%	54%	3 311,7	3 982,5	3 909,4	73,1	2%	85%	2024
Program Slussen	LS 1403-0374	Genomförande	Nyinvestering	2,4	8,2	30,6	-22,4	-73%	8%	384,9	439,1	438,6	0,5	0%	88%	2023
Program Röda linjens uppgradering	RS 2019-0885	Förnyat. Genomf.	Nyinvestering	351,6	695,3	1 527,6	-832,3	-54%	23%	6 462,4	10 710,0	10 710,0	0,0	0%	60%	2027
Program Tvärbana Norr Solnagrenen	LS 0809-0803	Genomförande	Nyinvestering	12,1	33,0	12,6	20,4	161%	96%	5 528,2	5 580,7	5 541,1	39,6	1%	100%	2023
Program Spårväg City	LS 2015-0039	Pågående	Nyinvestering	0,5	0,9		0,9	0%		2 946,1	2 946,4		2 946,4	0%		2021
Program Tvärbana Norr Kistagrenen	LS 2016-1027	Genomförande	Nyinvestering	373,9	1 088,3	781,3	307,0	39%	48%	2 648,3	4 936,2	4 936,2	0,0	0%	54%	2025
Program Saltsjöbanan	LS 2017-1587	Genomförande	Nyinvestering	21,4	40,9	68,3	-27,4	-40%	31%	1 383,9	1 834,9	1 835,2	-0,3	0%	75%	2027
Bussterminal Slussen	RS 2020-0720	Förnyat. Genomf.	Nyinvestering	219,7	629,4	631,4	-2,0	0%	35%	1 857,4	3 388,0	3 388,0	0,0	0%	55%	2025
Nya Spårvägsmuseet	LS 2017-0278	Förnyat. Genomf.	Ersättningsinv.	11,4	32,9		32,9	0%		193,6	215,0		215,0	0%		2021
Handen Bussterminal	LS 1403-0399	Genomförande	Ersättningsinv.	25,1	21,4		21,4	0%		242,2	238,6		238,6	0%		2021
Fordon SpvC - nya A35 fordon	LS 2016-1033	Genomförande	Ersättningsinv.	22,6	22,6		22,6	0%		191,9	191,9		191,9	0%		2021
C20 - uppgradering	RS 2019-0896	Förnyat. Genomf.	Ersättningsinv.	26,6	140,1	351,3	-211,2	-60%	8%	534,8	1 453,1	1 453,2	-0,1	0%	37%	2024
Bussterminal Slussen brukarspecifik inredning	LS 2018-1215	Genomförande	Nyinvestering	5,0	13,4	38,9	-25,5	-66%	13%	25,5	234,5	234,5	0,0	0%	11%	2025
Saltsjöbanan och tunnelbaneentréer Slussen	SL 2013-1569	Genomförande	Ersättningsinv.	17,3	33,2	82,6	-49,4	-60%	21%	84,2	1 012,0	1 026,2	-14,2	-1%	8%	2027
Lilla Lidingöbron	SL 2018-0325	Genomförande	Ersättningsinv.	11,5	16,3	32,0	-15,7	-49%	36%	53,5	132,0	132,0	0,0	0%	41%	2023
Livstidsförlängning gröna linjen	RS 2020-0721	Genomförande	Nyinvestering	1,8	55,6	76,0	-20,4	-27%	2%	66,2	411,6	411,7	-0,2	0%	16%	2026
Lågfrekvent underhåll X60, X60A, X60		Genomförande	Ersättningsinv.	25,4	64,8	78,0	-13,3	-17%	32%	25,4	626,2	626,2	0,0	0%	4%	2026
Utbyte av hissar och rulltrappor	LS 1403-0399	Genomförande	Ersättningsinv.	10,4	84,0	191,7	-107,7	-56%	5%	696,3	1 494,1	1 500,0	-5,9	0%	46%	2026
Utbyggnad av Älvsjö depå	LS 2018-0477	Genomförande	Ersättningsinv.	34,5	116,3	140,6	-24,2	-17%	25%	101,3	865,0	865,0	0,0	0%	12%	2026
Förstärkning innertak Fridhemsplan		Genomförande	Ersättningsinv.	2,5	5,1		5,1	0%		311,2	313,8		313,8	0%		2021
Rissne Tunnelbanedepå	RS 2019-0936	Genomförande	Ersättningsinv.	44,1	52,0	183,1	-131,1	-72%	24%	81,6	631,9	631,9	0,0	0%	13%	2025
Livstidssäkrade åtgärder X10p fordon	TN 2017-0010	Genomförande	Ersättningsinv.	5,5	10,4	23,2	-12,8	-55%	24%	7,2	125,7	150,0	-24,3	-16%	5%	2024
Roslagsbanan Lindholmen–Kårsta	SL 2016-0409	Genomförande	Ersättningsinv.	24,8	105,7	77,0	28,7	37%	32%	85,5	186,0	182,0	4,0	2%	47%	2022
Banåtgärder Söderströmsbron	SL 2017-0176	Genomförande	Ersättningsinv.	13,4	16,6	24,2	-7,7	-32%	55%	164,4	180,2	180,2	0,0	0%	91%	2022
Depå Alkärrshallen	SL 2017-0324	Genomförande	Ersättningsinv.	1,8	2,7		2,7	0%		121,1	122,0		122,0	0%		2021
Högvärdeskomponenter X60B	TN 2019-1037	Genomförande	Ersättningsinv.	14,1	29,6	15,5	14,1	91%	91%	53,3	118,8	70,0	48,8	70%	76%	2023
SL Lås	LS 1312-1601	Genomförande	Nyinvestering	10,3	43,0	30,4	12,6	41%	34%	346,7	400,8	400,9	0,0	0%	86%	2022
Kamera- och monitorutrustning pendeltåg	TN 2021-0674	Genomförande	Nyinvestering	0,0	12,5		12,5	0%		0,0	292,7		292,7	0%		2023
Nyinvesteringar < 100 mkr			Nyinvestering	87,1	176,0	242,0	-65,9	-27%	36%							
Ersättningsinvesteringar < 100 mkr			Ersättningsinv.	560,6	985,8	844,9	140,9	17%	66%							
1.2 Planerade investeringar Trafiknämnden/Trafikförvaltningen																
1.2.1 Planeringsbeslut Trafiknämnden/Trafikförvaltningen				***33***	***95***	***162***	***-67***	***-41%***	***20%***	***135***	***8 129***	***7 886***	***242***	***3%***	***2%***	
Bussterminal Barkarby	LS 2017-0545	Planering	Nyinvestering	0,0	0,9	1,5	-0,6	-41%	1%	12,1	212,0	120,0	92,0	77%	10%	2026
Bussterminal Nacka Centrum	LS 2016-0625	Planering	Nyinvestering	0,0	1,2	2,7	-1,4	-54%	0%	9,2	520,0	520,0	0,0	0%	2%	2028
Anpassning trafikstyrningssystem bef. Tunnelb	RS 2020-0721	Planering	Nyinvestering	2,0	10,9	64,0	-53,1	-83%	3%	9,6	588,0	588,3	-0,3	0%	2%	2025
Danviksbron	LS 2016-1030	Planering	Ersättningsinv.	2,2	7,9	8,4	-0,4	-5%	27%	15,7	225,0	225,0	0,0	0%	7%	2026
Upprustning Södra Götgatan	LS 2017-0541	Planering	Ersättningsinv.	0,0	1,0	16,0	-15,0	-94%	0%	8,9	338,9	338,9	0,0	0%	3%	2031
Brandskyddsåtgärder tunnelbana	RS 2020-0054	Inriktning	Ersättningsinv.	10,1	24,1	19,6	4,5	23%	52%	11,7	851,3	852,2	-0,9	0%	1%	2026
Spårväg Syd		Inriktning	Nyinvestering	18,4	49,2	50,0	-0,8	-2%	37%	67,2	5 393,6	5 242,0	151,6	3%	1%	2033
1.2.2 Inriktningssbeslut Trafiknämnden/Trafikförvaltningen				***26***	***72***	***83***	***-11***	***-13%***	***32%***	***58***	***16 525***	***15 955***	***570***	***4%***	***0%***	
Nockebybanan ersättning till Akka 4	SL 2016-0091	Inriktning	Nyinvestering	0,7	7,8	5,5	2,3	43%	13%	2,4	376,6	475,0	-98,4	-21%	1%	2025
Roslagsbanan till City		Inriktning	Nyinvestering	25,7	61,7	50,0	11,7	23%	51%	49,1	9 682,0	9 014,0	668,0	7%	1%	>2033
Spårväg Syd- fordon och depå			Nyinvestering	0,0	0,7	4,0	-3,3	-83%	0%	0,0	1 600,0	1 600,0	0,0	0%	0%	2033
Bussdepåförsörjning	TN 2019-0022	Inriktning	Ersättningsinv.	3,2	4,9	11,0	-6,1	-55%	29%	4,7	2 815,0	2 815,0	0,0	0%	0%	2035
Stridbecksvalv stationer			Ersättningsinv.	0,0	0,0	7,0	-7,0	-100%	0%	0,0	1 760,0	1 760,0	0,0	0%	0%	2032
Skarpnäcksgrenen		Inriktning	Ersättningsinv.	-3,2	-3,2		-3,2	0%	0%	0,0	0,0		0,0	0%	0%	-
Tonnage för Pendelbåt och Skärgårdstrafik	LS 1403-0399	Inriktning	Nyinvestering	0,0	0,0	5,0	-5,0	-100%	0%	1,6	291,0	291,0	0,0	0%	1%	2029
1.2.3 Objekt för kommande budgetperioder Trafiknämnden/Trafikförvaltningen				***0***	***0***	***0***	***0***	***0%***	***0%***	***0***	***901***	***901***	***0***	***0%***	***0%***	
Lågfrekvent underhåll PT 2027-2030			Ersättningsinv.	0,0	0,0	0,0	0,0	0%	***0%***	0,0	900,6	900,6	0,0	0%	0%	2030

Not 1. Erhållen 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 ett enskilt år.

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

Not 3. Ersättningsinvesteringar är angivna enligt den faktiska andelen. Den nivå mallen visar blir för låg eftersom det även ingår ersättningsdelar i de strategiska nyinvesteringarna

Not 4. Skarpnäcksgrenen. Kostnadsföring av nedprioriterat objekt i investeringsplan 2021.

INVESTERINGSUTFALL 2021 TRAFIKNÄMNDEN

Investeringar >50 mkr <100 mkr

Region Stockholm

Period 2021-08-31

Mkr	Årets investeringsutgifter (mkr)					Total utgift (mkr)				
	Utfall 2021 jan-aug	Prognos 2021	Budget 2021	Avvikelse 2021	Upparbet-ningsgrad 2021 %	Total ack. Utfall	Total prognos	Total budget 2021	Beslut	Total upparb grad %
Ospecificerade investeringar >50 mkr <100 mkr										
Ombyggnad av Botkyrka busstvätthall	13,0	21,6	26,5	-4,9	49,2%	85,8	94,3	97,4	97,5	88,0%
TB-Permanent luftkonditionering i C20 hytter	4,1	7,8	80,0	-72,2	5,2%	7,6	93,6	96,5	93,6	7,9%
Ombyggnad av Märsta busstvätthall	24,3	46,7	40,3	6,5	60,5%	50,3	91,3	91,2	91,3	55,1%
Fullskaletest barriärer	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0	17,1	89,4	0,0%
Ombyggnad av Norrtälje busstvätthall	19,0	28,7	29,3	-0,6	64,9%	72,0	87,3	87,2	87,3	82,5%
(SpvC) A36 fordon 2 st	25,2	25,2	0,0	25,2	0,0%	80,0	80,0	80,0	80,0	100,0%
Kabel (läckkabel) för radiodistribution i spårtunnlar	7,5	17,1	18,9	-1,8	39,7%	56,6	75,0	75,0	75,0	75,4%
Provisorisk depå Okvista	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	66,9	66,9	66,6	67,0	100,5%
Nytt fartyg (0550), Inv	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	59,6	59,6	57,6	60,0	103,4%
Kontaktlös betalning	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	57,0	57,0	56,5	57,0	101,0%
Södertälje C	0,0	0,0	3,0	-3,0	0,1%	4,2	55,0	55,0	55,0	7,7%
Flytt av norra signalteknikrum Slussen	1,5	1,6	0,0	1,6	0,0%	53,1	53,2	54,4	54,6	97,6%
Solöga och Vindöga	0,1	0,1	0,1	0,0	155,5%	32,1	32,1	39,3	54,5	81,7%
TB - Ny spårgående kran	0,0	17,5	16,4	1,1	0,0%	19,3	50,0	50,0	50,0	38,5%
Summa investeringsutgifter TF, SL, WÅAB	**95**	**166**	**214**	**-48**	**44%**	**644**	**895**	**924**	**1 012**	**70%**