Trafiknämnden/trafikförvaltningen

TERTIALRAPPORT
April 2020

Innehållsförteckning

1. Inledning ... 3
1.1 Väsentliga händelser per april 2020 ... 5
2. Styrning, mål och uppdrag ... 9
2.1 Mål ... 9
3. Verksamhet ... 12
3.1 Avtal och upphandlingar ... 12
3.2 Verksamhet, övrigt ... 13
3.3 Resande i kollektivtrafik ... 14
4. Ekonomi ... 18
4.1 Resultat ... 18
4.1.1 Utfall i jämförelse med periodiserad budget ... 19
4.1.2 Prognos i jämförelse med budget ... 22
4.1.3 Specifikation - personalkostnader inklusive inhyrd personal ... 25
4.2 Åtgärdsprogram för en ekonomi i balans ... 26
4.3 Investeringar ... 26
4.3.1 Beskrivning av viktiga händelser, investeringsobjekt ... 26
4.3.2 Utfall i jämförelse med budget ... 30
4.3.3 Prognos i jämförelse med budget ... 30
4.4 Fastighetsförsäljningar ... 31
5. Bemanning ... 32
5.1 Avvikelse helårsarbeten i jämförelse med periodiserad budget ... 33
5.2 Prognos helårsarbeten i jämförelse med budget ... 33
6. Risker och möjligheter ... 33
7. Ledningens åtgärder ... 34
8. Nämnd-/styrelsebehandling ... 37

1. Inledning

Trafikförvaltningen bidrar till region Stockholms uppdrag genom att handla upp och utveckla kollektivtrafiken utifrån resenärens och regionens behov, i ett välskött, robust system inom givna ekonomiska ramar. Verksamheten bedrivs genom AB Storstockholms Lokaltrafik med dotterbolag (SL)[1].

Årets första tertial har präglats av coronavirusets spridning i Stockholmsregionen och de åtgärder som myndigheter och regeringen vidtagit för att minska smittspridningen. Trafikförvaltningen gick in i året med en budget i balans men i början av mars, när befolkningen minskade sitt resande i kollektivtrafiken till följd av folkhälsomyndighetens rekommendationer, vek biljettförsäljningen nedåt. För att bidra till minskad smittspridning körs trafiken i full omfattning.

Sammanfattningsvis bedöms biljettintäkterna minska med 3 819 mkr på årsbasis jämfört med budget till följd av den prognostiserade resandeutvecklingen. De totala kostnaderna överstiger budget på årsbasis med 229 mkr vilket främst beror på engångskostnader kopplat till sanering av Hornsbergs bussdepå (motsvaras av intäkter). Trafikkostnaderna understiger budget med 258 mkr, främst en effekt av lägre indexkostnader. Detta ger en bruttoprognos för årets resultat på -2 899 mkr. Exklusive intäktsbortfallet uppgår prognosen till 957 mkr vilket överstiger budget med 553 mkr vilket till största delen beror på nettovinsten av försäljningen av Hornsbergs bussdepå.

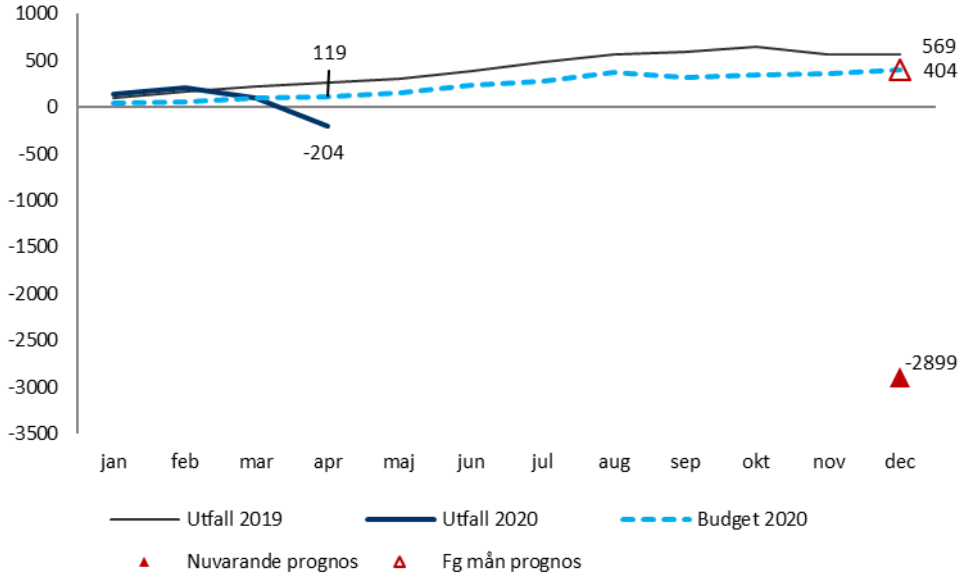
Den 11 maj presenterade regeringen ett riktat bidrag på tre miljarder kronor till landets regionala kollektivtrafikmyndigheter.
Det är i dagsläget osäkert vilket belopp som kommer att tillfalla Region Stockholm som kompensation för intäktsbortfallet.

Det ackumulerade utfallet per april uppgår till -204 mkr och understiger periodens budget med 323 mkr. Biljettintäkterna minskar med 610 mkr jämfört med budget till följd av det minskade resandet från och med mars månad. Samtliga stora kostnadskategorier understiger budget, trafikkostnaderna med 143 mkr (3,0 procent), drift och underhåll med 46

[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.

mkr (6,1 procent) samt kapitalkostnaderna med 62 mkr (4,7 procent). För vidare information kring resultatavvikelser se avsnitt 4.1.

Diagram: Resultat 2020 jämfört med resultat 2019 och budget 2020. Prognosen avser det totala bedömda årsresultatet före justering av intäktsbortfall.



Investeringsutfallet prognostiseras till 7 059 mkr, eller 94 procent, jämfört med budgeterat 7 472 mkr. Prognosen är förknippad med stor osäkerhet på grund av den rådande pandemin.

Resandet med kollektivtrafiken på land har minskat drastisk till följd av covid-19 och är 13,7 procent lägre än för motsvarande period föregående år. För kollektivtrafiken på vatten syns inte effekten av det minskade resandet till följd av covid-19 då utfallet för årets två första månader visade på en kraftig ökning på 31,1 procent och efter mars månad visar på en ökning med 10,6 procent jämfört med motsvarande period 2019. Ökningen avser huvudsakligen pendelbåtstrafiken.

Antal anställda var per sista april 911 varav 854 tillsvidareanställda och 57 visstidsanställda. Antalet vakanser uppgick till 88, varför kompetensförsörjning fortsatt är ett viktigt fokusområde för förvaltningen.

1.1 Väsentliga händelser per april 2020

Väsentliga händelser kopplat till corona/covid-19
Situationen med corona/covid-19 har påverkat och kommer fortsatt att påverka verksamheten under lång tid framöver.

Med anledning av Folkhälsomyndighetens rekommendationer att minimera smittspridningen har trafikförvaltningen aktivt uppmanat resenärer att inte resa med SL om det inte är absolut nödvändigt. Rådande situation har kraftigt minskat resandet i trafiken och i mitten av april reste cirka 35 procent jämfört med motsvarande period föregående år. Situationen har även påverkat sjukfrånvaron hos trafikutövarna. Detta sammantaget har inneburit att i stort sett all verksamhet har behövt omprövas och situationsanpassats. Särskilt kan noteras att ersättningsmodellerna för befintliga trafikavtal inte fungerar och nya interimistiska avtal har arbetats fram.

Trafikförvaltningen har flera pågående trafikupphandlingar vilka riskanalyseras utifrån nuvarande situation. Generellt finns risker och utmaningar i hantering av ersättningsmodeller samt förberedelsearbetet inför trafikstarter.

Trafikförvaltningen ser även en risk för försenad leverans av nya fordon nästa år på grund av att tillverkarna har stängt ner sina produktionslinor. Detta kan skapa problem att upprätthålla krav i befintliga avtal och också, mer allvarligt, riskera att nya trafikavtal E35-E38 står utan bussar vid trafikstart och att IT-installationer i fordonen försenas.

Trafikförvaltningens tydliga inriktning är att, utifrån gällande råd och rekommendationer, upprätthålla trafikproduktionen så långt det är möjligt. Det innebär behov av riskanalyser ur flera perspektiv, bland annat behöver trafikavstängningar noggrant gås igenom.

Vidare togs beslut i april om att tillfälligt stoppa biljettkontrollerna. Kontrollanterna informerar nu istället om förhållningsregler i kollektivtrafiken.

Den mest kritiska ekonomiska påverkan av covid-19 är det stora tappet av biljettintäkter under året. Resenärsminskning påverkar även försäljningsunderlaget för förvaltningens hyresgäster. Från och med maj månad regleras eventuella hyresskulder främst genom den deposition som många av förvaltningens hyresgäster ställer när de ingår hyresavtal. Vidare

har trafikförvaltningen nyligen tagit beslut att följa regeringens stödpaket, vilket har gjort det möjligt att erbjuda vissa hyresgäster en hyresrabatt med upp till 50 procent av hyran för andra kvartalet. Även reklammarknaden drabbas hårt och ett tillfälligt avtal har tecknats med reklamentreprenör för att framvalidera ersättning för reklam. Se vidare avsnitt 4 Ekonomi.

Investeringsverksamheten påverkas av covid-19 i områden såsom materialtillgång, bortfall av resurser (yrkesarbetare, projektresurser, nyckelpersonal), resmöjligheter och möjlighet att stänga av trafik för att utföra planerade åtgärder. Detta kan innebära både försening och utgiftsökning totalt sett och omfördelning av resurser per år.

För *projekt i inriktnings- och planeringsfaserna* är påverkan från covid-19 till största delen sjukfrånvaro av projekt- och projekteringresurser med tappad effektivitet. Då sjukdomen har ett utdraget förlopp, snarare än en peak, blir effekten förseningar som är svåra att identifiera. I tidiga projektfaser görs upphandling vilka nu påverkas av internationella företags möjligheter att lägga anbud, dels på grund av att anbud ofta kräver platsbesök och dels på grund av karantäner.

För *projekt i genomförande* är påverkan på materialleveranser från leverantörer eller underleverantörer tydlig, där leveranser antingen försenas, omplaneras eller ställs in. Projekt som gör besiktningar och granskningar av beställt material hos leverantörer och underleverantörer i andra länder än Sverige påverkas, då nya arbetssätt måste implementeras, eller att granskningen utesluts. Detta till följd av att resor inte kan ske men även till följd av att besiktningsorganisationer i Sverige inte tillåter sin personal att arbeta på fält. Minskad granskning ger ökad risk för fel som senare inte kan hänföras till garanti. Detta gäller både material och entreprenader.

För entreprenörer med inhemsk personal har covid-19 haft en begränsad påverkan. Däremot har en påverkan noterats på projektframdrift hos leverantörer med bas internationellt, där projektkontor med arbetsstyrka är etablerad på grund av specifika kontrakt. Smittorisk mellan yrkesarbetare som bor temporärt i Sverige samt in- och utresor för experter som behövs i olika skeden ger ytterligare effekter på framdrift.

I många projekt krävs någon form av avstängning av pågående trafik för att kunna bygga fysiskt eller göra systeminkopplingar. Eftersom ersättningstrafik har lägre kapacitet än spårtrafik riskerar kravet på fysiskt

avstånd i kollektivtrafiken att planerade avstängningar och arbeten inte kan genomföras.

Vidare noteras att projekt som kräver deltagande av trafikoperatör för att kunna ta emot leveranser påverkas av trafikoperatörens sjukfrånvaro samt prioriteten att framföra trafik.

Effektiviteten i all verksamhet påverkas av osäkerheten i samhället, till följd av smittspridningen, och medför generella förseningar. Till detta kan läggas ovanan vid digitala möten och ändrade arbetssätt.

För möten och behov av distansarbete har förvaltningen vidtagit åtgärder för att minimera pandemins effekter. Mötesstrukturer har ändrats, allt fler möten är digitala, samt att mötesfrekvenser och deltagare har justerats. Digitala verktyg används även för att möjliggöra asynkrona möten[2].

I enlighet med fullmäktiges beslut genomförs nu även nämndsammanträden digitalt. Perioden har innehållit extra nämnder för hanteringen av beslut och information hänförliga till covid-19 samt frekvent återkommande möten för trafiknämndens presidium.

Situationen har följaktligen medfört ett markant större behov av digitala arbetsverktyg, inte minst för distansarbete. För att möta dessa behov finns vpn-kapacitet för alla inom trafikförvaltningen. Vidare introduceras nya IT-verktyg samt möjligheter till lån av utrustning i syfte att underlätta, alternativt ge en bättre arbetsmiljö för distansarbete. I övrigt löper IT-produktion och IT-investeringsprojekt i stort sett enligt plan. Det inträffar inte fler incidenter än normalt.

Slutligen har situationen med covid-19 medfört omfattande informationsinsatser till resenärer (anslag, annonser, översättningar). Informations- och andra insatser har även genomförts i förvaltningens kontorslokaler.

Väsentliga händelser i övrigt
Under årets första månader har ett antal andra väsentliga händelser inom verksamheten skett, där ett urval återges nedan.

[2] Asynkront möte är ett möte utsträckt över tid

- Det nya tunnelbanefordonet C30 har provkörts framgångsrikt i tunnelbanesystemet och under april har Preliminary Take Over för två C30-vagnar godkänts. Fordonsprojektet löper vidare, och cirka 20 fordon väntas tas över av trafikförvaltningen under året, dock med viss osäkerhet på grund av rådande situation.
- Fordonsleveranser till Tvärbanan och Spårväg City har påbörjats under perioden.
- AGA-depån är överlämnad till förvaltning efter slutfört arbete.
- Tilldelningsbeslut har tagits för ombyggnation av tvätthall i Tyresö bussdepå.
- Förlängning av trafikavtal E22 beslutades av trafiknämnden i mars och gäller busstrafik för Innerstaden och Lidingö.
- Pendelbåtstrafiken och Linje 80 har utökad kapacitet[3] med 40 procent enligt nytt avtal som gäller från januari 2020.
- En olycka inträffade med en dubbeldäckad buss som körde ersättningstrafik för tunnelbanan. Bussen körde in i en viadukt och förlorade större delen av det övre planet. Lyckligtvis kom inga resenärer till skada.
- Resor med kommersiella aktörer visas nu även i SL-appen sedan februari. Såväl i appen som på webben ges numera utökad information om stationsingångar via reseplaneraren.
- I slutet av mars lanserades 72-timmars biljetter i SL-appen
- Biljettläsare för optiska biljetter är utrullade i hela trafiksystemet, vilket möjliggör kontaktlös betalning. Tester genomförs under våren innan beslut om bred lansering.
- Den första skarpa flytten av en central brandvägg, från Evry till CGI (ny IT-leverantör), genomfördes med gott resultat i april av ett fyrtiomannateam. Flytten berör ett femtiotal applikationer, bland dessa märks BussPC, färdtjänstsystem, DIP, Realtidssystemet, sl.se samt Citybanans övervakningssystem.

[3] Den nya Linje 80 har större passagerarkapacitet på samtliga 8 fartyg. Linje 81 har upphört och ingår numer i Linje 80 som därmed har fått en utökad linjesträckning och även tätare trafik med utökning av antal avgångar

2. Styrning, mål och uppdrag

2.1 Mål

Trafikförvaltningen arbetar fortsatt med uppdragen från budget även om fokus och prioritering har legat på att lösa kollektivtrafiken efter de nya förutsättningarna som råder till följd av covid-19. De flesta av uppdragen och aktiviteterna i VP 2020 (verksamhetsplan), löper vid tertial 1 enligt plan. Men omprioriteringar kan behöva genomföras framöver med anledning av rådande situation. Bedömningen vid tertial 1 är att trafikförvaltningen inte kommer att nå målen 2020 för långsiktig ekonomisk uthållighet och attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem till följd av covid-19 och att det även kommer att påverka möjligheten att nå målen under planperiod.

Som beskrivits i inledningen har covid-19 påverkat och kommer fortsatt att påverka kollektivtrafiken avsevärt. Utifrån folkhälsomyndighetens direktiv uppmanas resenärerna att bara resa om de verkligen måste, trafiken körs i princip enligt ordinarie tidtabell och inom sjötrafiken begränsas antal passagerare. Biljettkontrollerna har tillfälligt stoppats, den planerade avstängningen av Roslagsbanan har skjutits fram, kundundersökningen upplevd kvalitet (nöjda resenärer, trygga resenärer) kommer från och med april och tillsvidare inte att genomföras.

Eventuella förskjutningar av tilldelningsbeslut rörande nya trafikavtal, förseningar av fordonsleveranser och förseningar inom investeringsverksamheten kan komma att påverka möjligheten att nå målen för kollektivtrafiken, främst under planperioden, då nya krav i upphandlingar och investeringar är förutsättningar för att uppnå målen för kollektivtrafiken.

Den mest kritiska ekonomiska påverkan av covid-19 är det stora tappet av biljettintäkter under året. Se vidare avsnitt 4 Ekonomi.

Mål och indikatorer: Redovisning av utfall 2018 och mål 2019 samt mål 2020 i trafikförsörjningsprogrammet respektive verksamhetsplan. Avrapportering av utfall 2020 sker först i delårsrapportering per augusti.

Mål och indikator		Utfall 2018	Mål 2019	Mål i TFP 2020	Mål 2020
ATTRAKTIV KOLLEKTIVTRAFIK I ETT HÅLLBART TRANSPORTSYSTEM					
Attraktiva resor					
Nöjda resenärer - allmän kollektivtrafik		80%	≥75 %	≥78 %	78%
Nöjda resenärer - allmän skärgårdstrafik		96%	≥91 %	≥96 %	96%
Trygga resor					
Andel resenärer som känner sig trygga i allmän kollektivtrafik på land och med pendelbåtar		72%	≥78%	≥79%	≥79 %
Effektiva resor					
Kostnad per personkilometer, SL-trafiken		3,24	≤3,32 kr		≤3,35 kr
Tusentals genomsnittligt påstigande en vanlig vardag (kollektivtrafik på land)		2 814	≥2 936		≥3037
Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna (RUFS)		-	≥51,0%	≥51,5%	≥51,5%
Hållbara resor					
Procentuell måluppfyllnad enligt miljöprogram	NY	40%	60%		80%
Procentuell måluppfyllnad för miljömål i trafikförsörjningsprogrammet	NY	50%	54%		58%
Andel förnybar energi i kollektivtrafiken[1)]		91%	≥92 %	95%[2]	≥93%
Tillgänglig och sammanhållen region					
Fullt tillgänglig linje eller bytespunkt [3)]		71%	76%	80%	80%
Indikator att utveckla :kollektivtrafikens restid mellan regionala stadskärnor och Arlanda flygplats ska vara konkurrenskraftig med bilens restid (RUFS)	NY	-	-		
Indikator att utveckla: Teknisk tillgänglighet till hissar och rulltrappor	NY	-	-		

[1)] Indikatorn omfattar buss, spårtrafik, sjötrafik och färdtjänst.

[2)] Mätetalet gäller för år 2021 i enlighet med SLL:s miljöprogram 2017-2021

[3)] Kollektivtrafik på vatten är exkluderad ur denna indikator

Attraktiva resor

Andelen nöjda resenärer i allmän kollektivtrafik och i allmän skärgårdstrafik har över tid haft en stabil trend över mål. Då beslut har fattats att, från och med april och tillsvidare, inte genomföra kundundersökningen upplevd kvalitet är det osäkert i dagsläget om indikatorerna under målet kommer att kunna mätas för 2020.
Flera av uppdragen och aktiviteterna under detta mål är påverkade av covid-19, vilket inte bedöms påverka måluppfyllelsen för 2020 i så stor utsträckning men ger effekter för att uppnå målen inom planperioden.

Trygga resor

Trygghet utgör ett fokusområde för att nå trafikförvaltningens viktiga mål, ett ökat kollektivt resande. Att känna sig trygg i och på väg till och från kollektivtrafiken är avgörande för att invånare i länet ska välja kollektivtrafiken framför bilen. Målet för 2020 var utmanande redan före covid-19, men kommer vara än mer utmanande framöver då covid-19 har gjort att resenärerna känner en annan typ av otrygghet med att resa med kollektivtrafiken. Då beslut har fattats att från och med april och tillsvidare

inte genomföra kundundersökningen upplevd kvalitet, där trygghet ingår, är det osäkert i dagsläget om indikatorerna under målet kommer att kunna mätas för 2020. De flesta aktiviteter under målet går enligt plan, vissa pilotprojekt som startas har fördröjts, exempelvis uppsökande arbetssätt, och piloterna har fått förlängas. Även kommunikationsinsatser och fastighetsrelaterade åtgärder har stannat av till följd av covid-19. Dessa kommer att återupptas när så är möjligt.

Effektiva resor
Resandet har minskat drastiskt då de som inte behöver åka kollektivt uppmanas att inte resa samt då många arbetar hemifrån. Det minskade resandet innebär att målen för påstigande och kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna inte kommer nås 2020 och det råder stor osäkerhet kring hur lång tid det kommer att ta för resenärerna att hitta tillbaka till kollektivtrafiken vilket även påverkar möjligheten att nå målen under planperioden. Målet för kostnad per personkilometer kommer inte att uppnås under 2020 då kollektivtrafiken körs enligt ordinarie tidtabeller.

Hållbara resor
Även målet hållbara resor påverkas till viss del negativt av covid-19 och det minskade resandet. Indikatorn energianvändning per personkilometer som ingår i miljöprogrammet och trafikförsörjningsprogrammet bedöms inte att uppnås 2020 till följd av det minskade resandet.

Tillgänglig och sammanhållen region
Covid-19 har främst påverkat tillgänglighetsarbetet 2020. Samverkan med funktionshindersorganisationerna har tvingats upphöra på grund av covid-19 då flera representanter tillhör riskgruppen. Förseningar i fordonsleveranser påverkar även indikatorn fullt tillgänglig linje eller bytespunkt, vilket gör det osäkert om målet för indikatorn kommer att uppnås för 2020. Flera av uppdragen och aktiviteterna under detta mål är påverkade av covid-19, vilket inte bedöms påverka måluppfyllelsen för 2020 i så stor utsträckning men ger effekter för att uppnå målen inom planperioden.

3. Verksamhet

3.1 Avtal och upphandlingar

Allmänt
Situationen med covid-19 påverkar även arbetet med upphandlingar och avtal, exempelvis kan upphandlingar komma att senareläggas, många legala avtalsdiskussioner kopplat till konsekvenser av covid-19 har, och kommer att föras.

Interimsavtal har förhandlats fram med trafikutövare för buss och lokalbanor för att hantera ersättning och trafikbeställningsförfarande under rådande coronasituation.

Tunnelbana
Behovsanalysen för kommande tunnelbaneavtal (E40) behandlades i trafiknämnden i juni 2019. Planeringsstudien har under perioden slutförts och beräknas att föreläggas trafiknämnden under andra kvartalet. Trafikstart är planerad till 2023.

Buss och lokalbana
Förlängning av trafikavtal E22 beslutades i trafiknämnden den 17 mars. Avtalet gäller busstrafik för Innerstaden och Lidingö för en period om fyra år ytterligare från 2022 till 2026. Förlängningen innefattar även introduktion av 15 stycken elbussar, framkomlighetsåtgärder med Stockholms stad och nya IT-lösningar för ökad regularitet och förbättrad trafikinformation.

Upphandling av busstrafik inom Norrort (E35), Nacka/Värmdö (E36), Huddinge/Botkyrka/Söderort (E37), Norrtälje (E38) samt Roslagsbanan (E34) pågår och upphandlingsdokumentation skickades ut under hösten 2019. Upphandlingarna är nu i avslutningsfas och beslut om tilldelning av trafiknämnden är planerad till första halvåret.

Avtalsutvärderingar avseende E21 (Spårväg City och Lidingöbanan) samt E23 (buss Handen-Tyresö-Nynäshamn) pågår och slutförs under 2020.

Planeringsstudien för E42 (buss Bromma, Solna, Sundbyberg och Sollentuna) och E43 (Saltsjöbanan, Tvärbanan och Nockebybanan) har påbörjats.

Sjötrafik
Upphandling avseende området i mellanskärgården, E39D1, avbröts på grund av bristande konkurrens. Ny upphandling pågår och är i avslutningsskede.

Pendelbåtstrafik Djurgårdslinjen (Linje 82) är i fas att inleda upphandling. Detsamma gäller för försökslinje Pendelbåt Värmdö-Stockholm (Linje 84).

Anläggningar med mera
Inriktningsbeslut avseende nytt underhållsavtal för bana, el och signal (UH2022) har fastställts av trafiknämnden och upphandling har påbörjats av vissa delar rörande underhåll BES-anläggning (Bana, El, Signal).

Gällande avtalet med CGI om IT-drift och IT-support har ett tilläggsavtal tecknats för transition av IT-driftavtalet från Evry till CGI. Datum för färdigställande har justerats från 8 augusti till 31 oktober. Förseningen påverkar effekthemtagning och övergångskostnader i form av förskjutningar.

3.2 Verksamhet, övrigt

Plan för ökade marknadsandelar
Trafikförvaltningen har under året fortsatt arbetet med framtagande av ett generellt kunskapsunderlag och studier över stockholmsregionens potential och behov för ökad kollektivtrafikandel. Syftet är att visa i vilka områden, bland vilka målgrupper och i vilka reserelationer som marknadsandelen bör och kan öka. Delaktivitet *Potentialutredning marknadsandelar* är klar och för delaktivitet *Framtida trafikeringskoncept* finns ett förslag på trafikkoncept för kollektivtrafiken i Region Stockholm framtaget, vilket presenteras i en delrapport inom arbetet med Kollektivtrafikplan 2050.

Strategiskt framkomlighetsarbete
Inom ramen för trängsel- och framkomlighetskommissionen pågår ett gemensamt arbete med Stockholms stad och Trafikverket för att mildra effekten av trafikstörande arbeten i gatumiljön samt hitta former för att snabbare kunna genomföra trimningsåtgärder i gatumiljön.
Arbete med stråkstudier har fortsatt under perioden, där åtgärder för ökad framkomlighet studeras, liksom arbetet med en gemensam handlingsplan med Stockholms stad. Handlingsplanen fokuserar framför allt på

trimningsåtgärder på befintliga stombusslinjer i innerstaden samt 170-linjerna som även går i andra kommuner än Stockholm. För delutredning gällande effektivare hållplatsstopp planeras en presentation i trafiknämnden under våren 2020.

Trygghet
Planeringsstudien inför upphandling av trygghetsresurser, avseende utsatta grupper och områden, beslutades i trafiknämnden i december och upphandlingsarbetet har fortsatt under perioden. Vidare är en planeringsstudie för området trygghet, inför upphandling av nytt trafikavtal för tunnelbanan (E40), färdigställd. Samverkan med externa aktörer för ökad trygghet fortgår alltjämt, bland annat har trygghetsanalyser genomförts, liksom fortsatt arbete med att utveckla trygghetschatt.

Tvister
Förvaltningens två större tvister rörande sprickor på tunnelbanevagnar och signalsystemet på röda linjen, har fortsatt under första tertialet och ianspråktar omfattande resurser. Skiljeprocessen rörande signalsystemet kommer, på motpartens begäran, att förskjutas med anledning av covid-19.

Investeringar
För framdrift i investeringsobjekt, se avsnitt 4.3.

3.3 Resande i kollektivtrafik

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

Resande kollektivtrafik [2] (totalt tusental)	Utfall 2004	Utfall 1904	Förändr. 2004-1904	Prognos 2020	Budget 2020	Avvik PR-BU	Bokslut 2019 [1]
Kollektivtrafik på land, genomsnitt påstigande	2 622	3 039	-13,7%	1 692	3 037	-1345	2 882
Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt	666	602	10,6%	5 501	6 463	-962	5 859

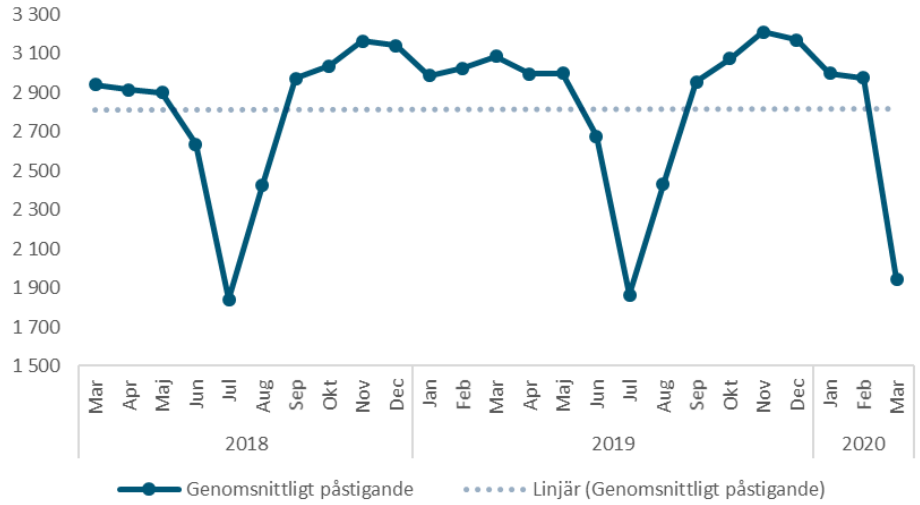
[1] Föregående års värden kan skilja sig mot vad som tidigare har rapporterats eftersom justeringar görs retroaktivt.

[2] Redovisning sker med en månads fördröjning

Utfall i jämförelse med föregående år

Kollektivtrafik på land, genomsnittligt påstigande[4]
Resandeutvecklingen mätt som genomsnittligt antal påstigande rapporteras med en månads fördröjning. Antalet genomsnittligt påstigande en vanlig vardag har minskat med 13,7 procent i jämförelse med samma period föregående år.

Diagram: Resande i kollektivtrafiken på land



Resandeutvecklingen på pendeltåg och tunnelbana mätt som antal spärrpassager har under mars minskat med drygt 60 procent jämfört med 2019. Under april har resandet minskat ytterligare och är cirka 65 procent lägre jämfört med 2019.

[4] Resandeutvecklingen i kollektivtrafiken på land, mätt som antal genomsnittligt påstigande budgeterades till 3 037 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. Redovisning av utfall sker med en månads fördröjning. Jämförelser mot föregående år sker gentemot samma period. Ackumulerat utfall respektive år är därmed per mars.

Tabell: Resande i kollektivtrafiken på land

Resande kollektivtrafik [2] (totalt tusental)	Utfall 2004	Utfall 1904	Förändr. 2004-1904	Prognos 2020	Budget 2020	Avvik PR-BU	Bokslut 2019 [1]
Kollektivtrafik på land, genomsnittligt påstigande vanlig vardag	2 622	3 039	-13,7%	1 692	3 037	-1345	2 882
- varav genomsnittligt påstigande, Buss	1 008	1 185	-14,9%	644	1 170	-526	1 105
- varav genomsnittligt påstigande, Tunnelbana	1 063	1 238	-14,1%	692	1 300	-608	1 180
- varav genomsnittligt påstigande, Pendeltåg	368	404	-8,9%	234	377	-143	390
- varav genomsnittligt påstigande, Lokalbana	183	212	-13,7%	122	190	-68	207

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

[2] Redovisning sker med en månads fördröjning

Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt

Antalet påstigande i kollektivtrafiken på vatten uppgår totalt till 666 tusen påstigande, vilket är en ökning med 10,6 procent jämfört med 2019. För kollektivtrafiken på vatten syns inte effekten av det minskade resandet till följd av covid-19 i det ackumulerade utfallet, då utfallet för årets två första månader visade på en kraftig ökning med 31,1 procent jämfört med 2019. Den främsta orsaken till ökningen är det nya avtalet för Linje 80 med större passagerarkapacitet på samtliga fartyg, utökad linjesträckning och tätare trafik. Under marsmånad minskade resandet med 20,9 procent jämfört med 2019 till följd av covid-19.

Tabell: Resande i kollektivtrafiken på vatten

Resande kollektivtrafik [2] (totalt tusental)	Utfall 2004	Utfall 1904	Förändr. 2004-1904	Prognos 2020	Budget 2020	Avvik PR-BU	Bokslut 2019 [1]
Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt	666	602	10,6%	3 009	6 463	-3 454	5 859
- varav skärgårdstrafik	159	160	-0,6%	881	1 843	-962	1 798
- varav pendelbåtstrafik	507	442	14,7%	2 128	4 620	-2 492	4 061

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

[2] Redovisning sker med en månads fördröjning

Skärgårdstrafiken visar en nedgång. Ackumulerat per februari ökade resandet med 4,1 procent jämfört med 2019. Under mars har resandet minskat till följd av covid -19 och är nu 0,6 procent lägre jämfört med samma period 2019.

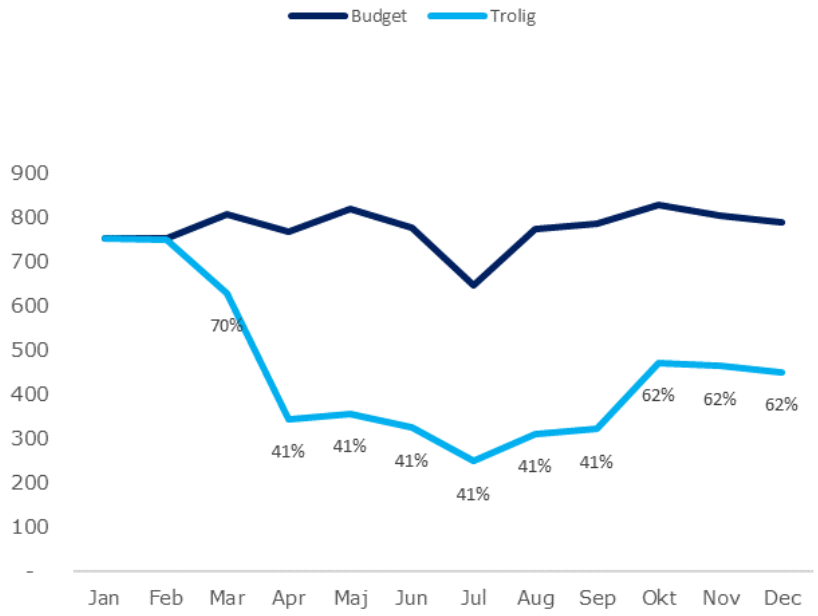
Antalet påstigande i *pendelbåtstrafiken* uppgår totalt till 507 tusen påstigande, vilket är en ökning med 14,7 procent jämfört med 2019. För pendelbåtstrafiken syns inte effekten av det minskade resandet till följd av covid-19 i det ackumulerade utfallet, då utfallet för årets två första månader visade på en kraftig ökning med 41,4 procent jämfört med 2019. Den

främsta orsaken till ökningen är det nya avtalet för Linje 80 med större passagerarkapacitet på samtliga fartyg, utökad linjesträckning och tätare trafik. Under mars månad minskade resandet med 25,6 procent jämfört med 2019 till följd av covid-19.

Prognos i jämförelse med budget

En speciell arbetsgrupp har tillsatts inom trafikförvaltningen för att utreda effekterna av covid-19. I detta arbete har man tagit fram en resandeprognos som bygger på riktlinjerna från Region Stockholm avseende hur covid-19 kommer att påverka samhället. Framtagen resandeprognos har använts för samtliga trafikslag, det vill säga att inga anpassningar har gjorts utefter de förutsättningar/utmaningar som respektive trafikslag har.

Diagram: Scenario resande prognos för kollektivtrafiken



4. Ekonomi

4.1 Resultat

Resultaträkning: Trafikförvaltningens resultat 2020 jämfört med budget samt resultat 2019. Verksamhetsinterna intäkter och kostnader ingår ej i resultaträkningen nedan.

Resultat (mkr)	Ack utfall 2004	Ack budget 2004	Avvik utf-bu 2004	Ack utfall 1904	Föränd fg år %	Prognos 2020	Budget 2020	Avvik PR-BU	Bokslut 2019
Verksamhetsanslag	3 265	3 265	0	3 162	3,2%	9 794	9 794	0	9 487
Biljettintäkter	2 471	3 081	-610	2 905	-15,0%	5 490	9 308	-3819	8 811
Uthyrning fordon	464	460	5	463	0,2%	1 391	1 388	3	1 388
Uthyrning lokaler	290	290	0	279	3,6%	857	870	-13	843
Reklamintäkter	118	120	-2	175	-32,6%	388	419	-31	451
Övriga intäkter	378	372	7	363	4,3%	1 870	1 152	718	1 401
Verksamhetens intäkter	**6 985**	**7 586**	**-601**	**7 348**	**-4,9%**	**19 790**	**22 931**	**-3142**	**22 380**
Personalkostnader	-302	-307	5	-294	3,0%	-902	-924	22	-862
Köpt landtrafik (SL)	-4 531	-4 656	126	-4 360	3,9%	-13 647	-13 900	254	-13 139
Köpt sjötrafik (WÅAB)	-93	-110	17	-92	1,5%	-421	-426	5	-381
Drift och underhåll	-705	-751	46	-721	-2,2%	-2 726	-2 322	-404	-2 410
Övriga kostnader	-298	-320	22	-362	-17,6%	-1 106	-1 001	-105	-1 186
Verksamhetens kostnader	**-5 929**	**-6 145**	**216**	**-5 828**	**1,7%**	**-18 801**	**-18 573**	**-229**	**-17 977**
Avskrivningar	-1 086	-1 154	68	-1 053	3,1%	-3 357	-3 462	105	-3 249
Finansnetto	-174	-168	-6	-200	-12,9%	-531	-493	-38	-586
Resultat*	**-204**	**119**	**-323**	**266**		**-2 899**	**404**	**-3303**	**569**

* Avser resultat före bokslutsdispositioner och skatt.

Prognos exklusive intäktsbortfall						**957**	**404**	**553**	

Periodens ackumulerade resultat uppgår till -204 mkr och understiger periodiserad budget med 323 mkr. Utfallet påverkas i stor omfattning av de åtgärder som vidtagits av myndigheter och regering för att motverka coronavirusets spridning. Försäljningen av biljetter faller kraftigt i mars och fortsätter in i april medan trafikproduktionen utförs i normal omfattning vilket sammantaget påverkar det ackumulerade resultatet negativt. Se nedan avsnitt 4.1.1 för avvikelser mot budget.

Prognosen för årets resultat uppgår till -2 899 mkr vilket understiger budget om 404 mkr med 3 303 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på minskade biljettintäkter till följd av ett lägre resande i coronakrisens spår. Exklusive intäktsbortfallet uppgår prognosen till 957 mkr vilket överstiger budget med 553 mkr främst till följd av nettovinsten från försäljningen av Hornsbergs bussdepå.

Under avsnitt 4.1.1 och 4.1.2 följer huvudsakliga orsaker till avvikelser mellan periodens utfall och budget samt prognos mot budget. Resultatneutrala avvikelser kommenteras ej i detalj.[5]

Kostnadsutveckling jämfört med föregående år
Verksamhetens kostnader för perioden ökar med 1,7 procent jämfört med motsvarande period föregående år, att jämföra med budgeterad kostnadsutveckling för perioden om 5,4 procent. Kostnadsökningen kommer huvudsakligen från högre trafikkostnader till följd av planerad trafik och indexökningar inom avtalen (3,9 procent). Ökningen av trafikkostnaderna når dock inte upp till budgeterad nivå. Ytterligare orsaker till periodens förhållandevis låga kostnadsutveckling är låg upparbetning och förskjutning inom drift och underhåll vilket medför att dessa kostnader minskat jämfört med samma period föregående år (-2,2 procent) samt lägre kostnader för specialistkonsulter och övriga projektrelaterade kostnader. Utfallsavvikelserna mot budget beskrivs närmare under avsnitt 4.1.1.

Kapitalkostnadernas utveckling för perioden uppgår till 0,5 procent vilket är lägre än periodens budgeterade utveckling om 5,5 procent. Den lägre utvecklingen är främst kopplad till förskjutning av aktiveringar inom olika investeringsprojekt.

4.1.1 Utfall i jämförelse med periodiserad budget

Periodens utfall uppgår till -204 mkr och understiger periodens budget med 323 mkr. Nedan följer en detaljerad redovisning.

Verksamhetens intäkter
Verksamhetens intäkter understiger ackumulerad budget med 601 mkr. Avvikelsen beskrivs nedan per resultatrad.

Biljettintäkter
Biljettintäkterna understiger budget med totalt 610 mkr.
Från ett utfall i nivå med budget per februari är nu intäkterna från SL-trafiken totalt 603 mkr eller 20 procent lägre jämfört med budget.

5 Trafiknämndens verksamhetsområden har kostnader där motsvarande intäkter erhålls. Eventuella avvikelser för dessa har ingen påverkan på resultatet. Exempel på detta är externa projekt samt uthyrning av fordon och lokaler.

Försäljningsvolymerna var i stort sett normala fram till mitten av mars för att sedan successivt minska till cirka 40 procent av 2019 års nivå i slutet av månaden. Den lägre försäljningen slår inledningsvis inte helt igenom på biljettintäkterna eftersom biljetter med längre giltighet periodiseras. Det innebär att intäkten fördelas under biljettens giltighet och eftersom många biljetter fortfarande är giltiga, exempelvis 90-dagarsbiljetter och årsbiljetter och de 30-dagarsbiljetter som köpts tidigare i månaden, ger det en fördröjd effekt. För enkelbiljetter minskar dock biljettintäkten proportionellt med försäljningsnedgången varför dessa får en större avvikelse mot budget procentuellt sett. Budgetavvikelsen i mars månad uppgick till -179 mkr.

För april blev intäktstappet större då hela månaden omfattades av de lägre volymerna. Biljettintäkterna i SL-trafiken når endast 45 procent av budget och budgetavvikelsen uppgår därmed till 420 mkr. Periodbiljetterna står för 264 mkr, varav 30-dagarsbiljetter utgör merparten med 236 mkr. Se vidare Utökad analys avseende biljettintäkter i SL-trafiken, bilaga 3.

Biljettintäkterna från skärgårdstrafik understiger budget med knappa 7 mkr (57 procent). Påverkan av coronaviruset med färre påstigande är den huvudsakliga orsaken till intäktsbortfallet (4,5 mkr). Cirka hälften så många steg på i skärgårdstrafiken i april i jämförelse med samma månad föregående år (-51 procent). Motsvarande för Djurgårdslinjen var 84 procent färre att jämföra med hela pendelbåtstrafiken som noterade 68 procent färre påstigande i april. Införd SL-taxa under lågsäsong (hela skärgårdstrafiken i år) påverkar budgetavvikelsen med cirka 2 mkr.

Övriga intäkter
Övriga intäkter överstiger budget med 9 mkr. Den övervägande delen, som utgörs av resultatneutral vidarefakturering (fordonsgas, diverse material och uthyrning), ligger i nivå med budget. Därutöver noteras något högre intäkter avseende aktiverad medfinansiering (9 mkr) och ökade avgifter från biljettkontroller (2 mkr) medan intäkter från reklam är 2 mkr lägre till följd av en reglering avseende föregående år. Vidare ger fastighetsförsäljningen i Roslags-Näsby ett tillskott med drygt 1 mkr.

Verksamhetens kostnader
Verksamhetens kostnader understiger ackumulerad budget med 216 mkr. Avvikelsen beskrivs nedan per resultatrad.

Personalkostnader
Personalkostnaderna understiger budget med 5 mkr. Avvikelsen beror på lägre kostnader för anställd personal till följd av vakansläget vilket delvis motverkas av intag av resurskonsulter för att täcka vakanser och frånvaro. Se även avsnitt 4.1.3 för vidare information kring personalkostnader.

Köpt trafik SL
SL-trafikens kostnader understiger budget med totalt 126 mkr. Under mars och april har trafiken bedrivits i planerad omfattning för att bidra till minskad smittspridning av coronaviruset, i enlighet med Folkhälsomyndighetens föreskrifter och råd. För att ytterligare bidra till minskad smittspridning sker påstigning i bakre änden av bussarna och på lokalbanorna sker ingen biljettkontroll. Som en följd av att resenärerna inte längre kan validera sin biljett på bussar och lokalbanor har trafikförvaltningen tillsammans med trafikentreprenörerna avtalat om att ersätta trafikering baserat på antal verifierade betalande påstigande (VBP) föregående år när det gäller VBP-avtal. Nedan följer avvikelser per trafikslag.

Busstrafikens kostnader är 68 mkr lägre än budget huvudsakligen kopplat till lägre kostnader för index, återförda uppbokade kostnader avseende tidigare år samt tilläggsavtal som skjuts på framtiden. Lägre kostnader återfinns också inom pendeltågstrafiken (21 mkr) främst på grund av lägre banavgifter, inom lokalbana (10 mkr) eftersom budget för ersättningstrafik ännu ej använts samt inom tunnelbanan (9 mkr) till följd av lägre index. Därutöver återfinns lägre kostnader främst för kundtjänsten (7 mkr) som en konsekvens av att befintlig operatör fick förnyat förtroende och reserverade implementationskostnader har ej behövt användas.

Köpt trafik WÅAB
Skärgårdstrafikens kostnader understiger budget med 17 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på att bränslekostnader ej taktar med periodiserad budget samt lägre kostnader för helikopter och svävare till följd av en isfri vinter.

Drift och underhåll
Drift och underhållskostnaderna understiger budget med 46 mkr. Avvikelsen kommer främst från IT-driften (30 mkr) till följd av försenade transitionskostnader i införande av nytt driftavtal och förskjutningar i diverse planerade aktiviteter, samt förvaltningen av trafikanläggningarna (27 mkr) till följd av förskjutna tidplaner och lägre elkostnader på grund av den milda vintern.

Övriga kostnader
Övriga kostnader understiger budget med 22 mkr. Avvikelsen beror främst på att reserverad budget för utrangeringar ännu ej har använts (18 mkr), samt lägre kostnader för konsultstöd (10 mkr), reklam och pr (9 mkr) försäljningskostnader (6 mkr) samt licenskostnader (6 mkr). De lägre kostnaderna motverkas av högre kostnader avseende debiterad tid till investeringsprojekt till större delen beroende på vakansläget (18 mkr) samt ett upphandlingsskadestånd inom sjötrafiken (11 mkr).

Kapitalkostnader
Kapitalkostnaderna understiger budget med 62 mkr. Lägre avskrivningskostnader (68 mkr), huvudsakligen på grund av tidsförskjutningar och försenade leveranser inom projekt, motverkas av något högre räntekostnader avseende finansiell leasing.

4.1.2 Prognos i jämförelse med budget

Resultatprognosen för året uppgår till -2 899 mkr vilket medför en avvikelse mot budget om 404 mkr med -3 303 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på minskade biljettintäkter till följd av ett lägre resande i coronakrisens spår. Exklusive intäktsbortfallet uppgår prognosen till 957 mkr vilket överstiger budget med 553 mkr. Avvikelsen beror främst på engångsposter kopplat till försäljningen av Hornsbergs bussdepå avseende en reavinst om 670 mkr samt saneringskostnader kopplat till försäljningen om 300 mkr vilket påverkar resultatprognosen netto med +370 mkr. Nedan följer detaljerad redovisning.

Verksamhetens intäkter
Verksamhetens intäkter beräknas understiga budget med 3 142 mkr.

Biljettintäkter
Biljettintäkterna väntas understiga budget med totalt 3 819 mkr till följd av den rådande coronapandemin.

Prognosen för biljettintäkterna, cirka 60 procent av årsbudget, utgår ifrån en resandenivå i april på cirka 40 procent av föregående års volym. Denna volymnivå väntas kvarstå till september för att därefter stiga till cirka 60 procent till följd av bedömda lättnader i samhället. Det månatliga intäktstappet beräknas till ungefär 400 mkr. Prognosen bygger på förvaltningens gemensamma scenarioantaganden över resandeutvecklingen. Dessa är förknippade med stora osäkerhetsfaktorer

som i grunden bygger på när och i hur stor utsträckning resenärerna återvänder till kollektivtrafiken. Analysen av biljettförsäljning och resandemönster fortsätter. Bland annat undersöks hur effekten blir inom skärgårdstrafiken under främst sommarmånaderna. Uppdaterad prognos över trafikens totala biljettintäkter rapporteras i delårsrapport per augusti.

Övriga intäkter
Övriga intäkter beräknas öka med 7 mkr exklusive ovan nämnda försäljning av Hornsbergs bussdepå om 670 mkr. Finansieringsbidraget prognostiseras öka med 32 mkr på grund av en för lågt budgeterad aktiveringstakt, liksom intäkter från vidarefaktureringar med 19 mkr vilka huvudsakligen avser försäljning av reservdelar till lokalbanevagnar samt ökad uthyrning av fordon jämfört med budget. Reklamintäkterna väntas emellertid minska med 31 mkr (Clear Channel) liksom lokalintäkterna med 13 mkr till stor del en effekt av covid-19.

Verksamhetens kostnader
Verksamhetens kostnader förväntas överstiga budget med 229 mkr vilket huvudsakligen beror på engångskostnader avseende sanering om 300 mkr kopplat till försäljningen av Hornsbergs bussdepå beskrivet ovan.

Personalkostnader
Personalkostnaderna beräknas understiga budget med 22 mkr. Avvikelsen beror på lägre kostnader för anställd personal till följd av vakanser och frånvaro vilket delvis motverkas av kostnader för resurskonsulter för att täcka vakanser och frånvaro.

Köpt trafik SL
SL-trafikens kostnader understiger budget med 254 mkr. Busstrafiken står för merparten av avvikelsen med 176 mkr. De lägre kostnaderna beror främst på lägre indexkostnader. Tunnelbanetrafikens kostnader beräknas bli 29 mkr lägre än budget och beror också huvudsakligen på lägre indexutveckling. Lokalbanetrafikens kostnader förväntas bli 2 mkr lägre än budget vilket beror på lägre VBP-ersättning och index. De lägre kostnaderna inom lokalbana motverkas dock av ökade kostnader för trafikering på Roslagsbanan som inte stängs av enligt planerat. Pendelbåtstrafikens kostnader förväntas bli 33 mkr lägre vilket beror på att försöken med nya pendelbåtslinjer kostar mindre än budgeterat samt lägre kostnader för djurgårdslinjen. Pendeltågstrafikens kostnader understiger budget med 6 mkr vilket beror på bland annat lägre index, incitament och banavgifter vilket motverkas av högre kostnader kopplat till ökade

kostnader hos entreprenören till följd av coronaläget. Därutöver noteras lägre kostnader för kundtjänsten om 7 mkr.

Köpt trafik WÅAB
Skärgårdstrafikens kostnader förväntas minska med 5 mkr på helårsbasis. Avvikelsen beror främst på lägre kostnader för helikopter och svävare till följd av en isfri vinter samt på mindre justeringar i flera avtal.

Drift och underhåll
Kostnaderna för drift och underhåll överstiger budget med 404 mkr vilket huvudsakligen beror på engångskostnader för sanering kopplat till försäljningen av Hornsbergs bussdepå (300 mkr). Den kvarvarande avvikelsen om 104 mkr beror främst på ett ökat behov av underhåll inom förvaltningen av bana, el, signal.

Övriga kostnader
Övriga kostnader beräknas bli 105 mkr högre än budget och beror på ett flertal olika avvikelser. Kostnaden för utrangeringar ökar med 42 mkr som avser restvärden för äldre bandelar främst inom Roslagsbanan. Nedlagd tid i investeringsprojekt av förvaltningens egen personal är lägre än budget vilket medför ökade kostnader (minskad kostnadsreducering) om 31 mkr, vilket till största delen beror på vakansläget men också en något hög bedömning i budget om tidsskrivningsgraden. Därutöver återfinns en del andra områden med ökade kostnader, bland annat ökningar inom program Roslagsbanans utbyggnad till följd av att avstängning inte utförs i planerad omfattning (20 mkr) samt upphandlingsskadestånd inom sjötrafiken (11 mkr).

Kapitalkostnader
Kapitalkostnaderna förväntas bli 67 mkr lägre än budget. Lägre avskrivningskostnader om 105 mkr, huvudsakligen på grund av förskjutna tidplaner inom en del projekt, motverkas av ökade räntekostnader med 38 mkr till följd av något högre ränteläge än tidigare bedömning.

4.1.3 Specifikation - personalkostnader inklusive inhyrd personal

Tabell: Personalkostnader och inhyrd personal

Personalkostnad inkl inhyrd personal Mkr	Ack utfall 2004	Ack budget 2004	Avvik utf-bu 2004	Ack utfall 1904	Föränd %	Progn 2020	Budget 2020	Avvik Pr-Bu
Summa personalkostnader	**-279**	**-307**	**28**	**-254**	**9,8%**	**-873**	**-924**	**51**
varav lönekostnad	*-176*	*-194*	*18*	*-157*	*12,1%*	*-549*	*-581*	*32*
spec förändring sem- och löneskuld	*-12*	*-1*	*-11*	*-10*	*20,0%*	*-2*	*-3*	*1*
spec övertid	*-1*	*-1*	*0*	*-1*	*0,0%*	*-3*	*-3*	*0*
spec sjuklönekostnad	*-2*	*-1*	*-1*	*-3*	*-33,3%*	*-2*	*-2*	*0*
varav PO-pålägg och pensionskostnader	*-95*	*-109*	*14*	*-87*	*9,2%*	*-305*	*-326*	*21*
varav övriga personalkostnader	*-8*	*-4*	*-4*	*-10*	*-20,0%*	*-19*	*-17*	*-2*
Inhyrd personal	**-23**	**0**	**-23**	**-40**	**-42,5%**	**-29**	**0**	**-29**
Personalkostnad inkl inhyrd personal	**-302**	**-307**	**5**	**-294**	**2,7%**	**-902**	**-924**	**22**

Verksamhetens personalkostnader utgör cirka 4 procent av trafikförvaltningens totala verksamhetskostnader[6]. Jämfört med föregående år har de totala personalkostnaderna ökat med knappt 3 procent. Lönekostnaderna har ökat med cirka 12 procent jämfört med föregående år, främst till följd av att fler rekryterats till beslutade tjänster vilket inkluderar konsultväxling, medan kostnaderna för inhyrd personal har minskat med drygt 42 procent vilket hänger ihop med den lägre vakansgraden.

Utfall i jämförelse med periodiserad budget

De samlade personalkostnaderna uppgår till 302 mkr vilket understiger periodens budget med 5 mkr. Kostnader för löner inklusive sociala avgifter och pensioner samt övriga personalrelaterade kostnader understiger budget (28 mkr) medan kostnaderna för inhyrd personal överstiger budget (23 mkr) till följd av vakansläge och frånvaro. Budgeten omfattar kostnader för totalt antal beslutade tjänster och således budgeteras inte för inhyrd personal. Kostnader för inhyrd personal ska hållas så låg som möjligt och åtminstone inte överskrida de lägre kostnaderna som uppstår till följd av årets vakansläge (vakanser och frånvaro).

[6] Trafikförvaltningen inklusive AB SL med dotterbolag och Waxholmsbolaget.

4.2 Åtgärdsprogram för en ekonomi i balans

Trafiknämndens verksamhetsområden går in i år 2019 med en budget i balans. Senaste årsprognos indikerar dock ett underskott med cirka 3 miljarder till följd av coronapandemin. Se vidare under avsnitt 7 Ledningens åtgärder.

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

4.3 Investeringar

4.3.1 Beskrivning av viktiga händelser, investeringsobjekt

Program Roslagsbanans utbyggnad
Dubbelspårsutbyggnaden tillsammans med nya fordon (X15p) och en ny depå i Molnby betyder för resenären en tätare och mindre störningskänslig trafik. Under perioden har byggandet av den nya depån i Molnby, Vallentunadepån, fortsatt enligt plan. I Åkersberga har bygget av planskildhet som ersätter Båthamnsvägens plankorsning samt byggnation av andra etappen av station Åkersberga fortsatt. Dubbelspårsarbete Täby kyrkby - Kragstalund låg enligt plan fram till dess att den trafikavstängning som var planerad i april 2020 beslutades skjutas upp till följd av covid-19. Vid start senast i början av juni 2020 finns möjlighet att ändå klara arbeten som planerats under året med trafikstart mitten av december.

Program Bussdepåer
Entreprenaderna i Tomteboda bussdepå pågår, vilka innefattar ombyggnad av befintlig byggnad samt nybyggnation. Beslut har tagits om ny upphandlingsstrategi i Enlunda. Framtagande av upphandlingsdokumentation inför upphandling avseende projektering (ABK) i Enlunda pågår.

Program Slussen
Upphandlingsdokument avseende kraftdelar har tagits fram.

Program Röda linjens uppgradering
I april 2020 överlämnades (PTO) de två första C30-fordonen framgångsrikt från leverantör.

Program Tvärbana Norr Solnagrenen
Signalprojektet har överenskommit med Alstom om utvecklingsplanen för ATP-systemet och enats om leveransdatumet för det.

Program Spårväg City
Det första A35B-fordonet av två har levererats från CAF och tester pågår. Om- och tillbyggnad av spårvagnsdepån Alkärrshallen pågår.

Program Tvärbana Norr Kistagrenen
Arbetet vid Bromma flygplats fortgår enligt tidplan, några entreprenader är lite försenade dock föreligger ingen risk för försenad trafikstart. Tilldelningen av totalentreprenaden på sträckan Bromma flygplats - Helenelund har överprövats av en annan entreprenör som inte fick uppdraget, ärendet ligger just nu hos Förvaltningsdomstolen. Arbetet med förberedande entreprenader, till totalentreprenaden, fortgår enligt plan. Under våren har 9 av 10 A35 spårvagnar levererats. Förhandlingar pågår avseende avrop för 10 stycken nya fordon.

Program Pendeltåg
Planering av att stänga programmet pågår.

Program Saltsjöbanan
Fastställelse av systemhandling för Tattby och Fisksätra. Teknisk specifikation och upphandlingsdokumentation för konvertering av fordon framtagen.

Bussterminal Slussen
Arbetet med bergsprängning för bussterminalen har fortsatt och uppnått 45 procent av plan. Ersättningstrafik har levererats enligt plan.

Nya Spårvägsmuseet
Bygg- och installationsarbeten löper på enligt plan och är i sitt slutskede inför slutbesiktning i nästa tertial.

Handen Bussterminal
Inredningsentreprenaden har påbörjats under 2020.

Fordon SpvC –nya A35 fordon
Leverantören har aviserat leveransförseningar för 6st A35B fordon på grund av stängd fabrik orsakad av covid-19. Leveranserna kommer dock att ske under 2020.

C20 - uppgradering
C20-uppgradering förser tunnelbanesystemet med uppgraderade fordon. De tre första prototyperna (fordon) har transporterats till Stockholm.

Vega Pendeltågstation
Fastighetsbildningen är avslutad. Hantering av efterbesiktningar och mindre besiktningspunkter pågår.

SL Lås
Installation av elektroniska lås för pendeltåg och lokalbana pågår samt projektering och installation för buss. Upphandling Ramavtal offlinelås är under överprövning i Kammarrätten.

Rissne tunnelbanedepå
Systemhandling har levererats och granskning pågår. Förfrågan om projektering är planerad att skickas ut under maj 2020 då projektet även går in i genomförandefas.

Upprustning Lindholmen – Kårsta
Under första tertialet har uppstartsworkshop ägt rum. Arbetet med att bestämma omfattningen pågår. Den trafikavstängning som var planerad i april 2020 beslutades skjutas upp till följd av covid-19. Vid start senast i början av juni 2020 finns möjlighet att ändå klara arbeten som planerats under året med trafikstart mitten av december.

Livstidssäkrande åtgärder fordon X10p
Under perioden har uppstart samt etablering av projektet genomförts. Arbetet med att bestämma omfattningen pågår.

Förstärkning innertak Fridhemsplan
Under perioden har arbetet varit fokuserat på säkerhet för resenärerna samt åtgärder avseende förbättrandet av ytskikten i stationsmiljön.

Lilla Lidingöbron
Projektering av signal, kontaktledningar och spår samt växlar på bron pågår. Avtal med Stockholms stad har undertecknats avseende påldäcket där nya bron ansluter till Ropstenssidan.

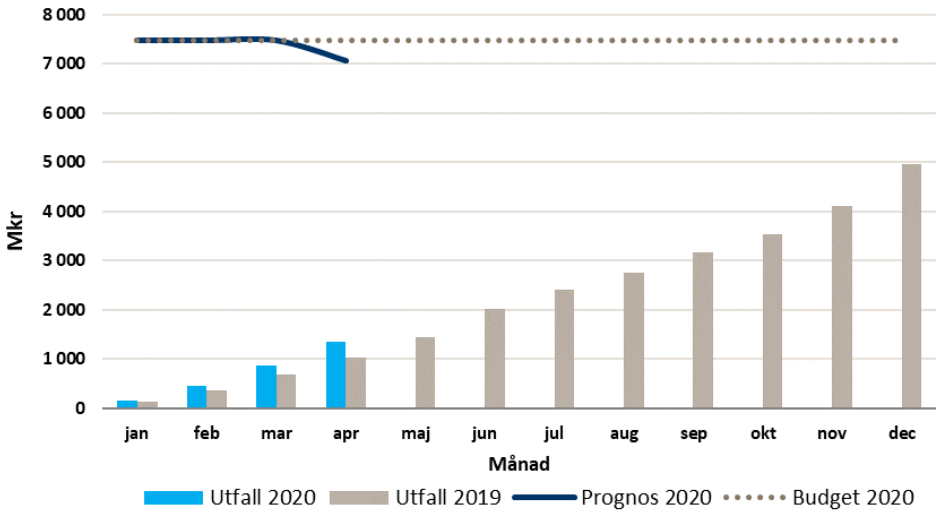
Banåtgärder Söderströmsbron
Under perioden har projektet återbyggt spår med minsta möjliga trafikpåverkan. Arbeten som var planerade till påskveckan blev inställda på grund av beslut att inte stänga av trafiken, för att inte öka trängsel på övriga

tunnelbanelinjer, och därigenom bidra till minskad spridning av coronaviruset.

Ombyggnad Alkärrshallen
Under perioden har gjutnings-, tak-, kabel-, spår- och övriga byggnadsarbeten utförts. Anläggningarbeten har avslutats i april.

Utbyte av hissar och rulltrappor
Upphandling pågår för byten av kvarvarande hissar, rulltrappor och rullramper inom den ekonomiska ramen för projektet.

Investeringar: Översiktsdiagram som visar trafiknämndens utfall, budget och prognos för 2019.



Investeringar: Ny- och ersättningsinvesteringar.

Investeringar Mkr	Utgift 2020	Prognos 2020	Budget 2020	Budget avvik	Upparb grad (%)
Nyinvesteringar	998	4 850	4 994	-145	20%
Ersättningsinvesteringar	368	2 209	2 477	-268	15%
Totalt investeringar	**1 366**	**7 059**	**7 472**	**-413**	**18%**

4.3.2 Utfall i jämförelse med budget

Ackumulerat utfall till och med april är 1 366 mkr vilket ger en upparbetningsgrad på 18 procent jämfört med budget, där upparbetningsgraden för nyinvesteringar är 20 procent och 15 procent för ersättningsinvesteringar.
Ackumulerat utfall för medfinansiering är 17 mkr vilket ger en upparbetningsgrad på 2 procent jämfört med budgeterat 842 mkr. Den låga upparbetningsgraden beror delvis på att den statliga medfinansieringen utbetalas först i slutet av året.

4.3.3 Prognos i jämförelse med budget

Årets prognos jämfört med årets budget
Investeringsbudgeten för året uppgår till 7 472[7] mkr och årets prognos uppgår till 7 059 mkr. Prognosen innehåller stora osäkerheter då vi ännu inte sett de fulla effekterna av covid-19, det finns risker för förseningar i investeringsprogrammen på grund av till exempel resurs- och materialbrist samt beroenden till utländska leverantörer vars gränser är stängda.

Prognosavvikelsen på 413 mkr beror huvudsakligen på avvikelser i fyra investeringsobjekt; program Röda linjens uppgradering -599 mkr, C20-uppgradering -252 mkr, program Roslagsbanan +343 mkr och program Tvärbana Norr Kistagrenen +162 mkr.

Program Röda Linjens uppgradering -599 mkr
Avvikelsen beror huvudsakligen på förskjutning av fordonsleveransen på grund av kvalitetsproblem och att leverantör ej levererat enligt överenskommen tidsplan. Budget baserades på leverans av 29 fordon i år, men nuvarande prognos baseras på en leverans av 20 fordon. Leveransplanen som helhet förskjuts framåt i tiden, vilket resulterar i att hela fordonsflottan kommer vara på plats Q2 2024. Förskjutningen påverkar inte programmets totalprognos.

C20 uppgradering -252 mkr
Avvikelsen beror huvudsakligen på att starten av serieproduktion av fordon för projekt Uppgraderingsåtgärder är framskjuten från 2020 till 2021 beroende på kvalitets och resursbrist hos leverantören. Förskjutningen påverkar inte objektets totalprognos.

[7] Teknisk justering om 36 mkr från trafiknämnden till färdtjänstnämnden är för beslut hos Regionstyrelsen 2020-05-19.

Program Roslagsbanans utbyggnad +343 mkr
Avvikelsen beror primärt på två orsaker. Drygt 120 mkr avser rättning av redovisningsprincip till bruttoredovisning av kommunala investeringsbidrag, vilket godkändes i ett beslut hos trafiknämnden i februari. Resterande avvikelse motiveras av fördyringar orsakade av att flera av programmets stora risker har fallit ut. Dessa är bland annat fördyring av spårutbyggnad Täby Kyrkby-Kragstalund samt Vallentuna-Kårsta, bland annat till följd av överklagad järnvägsplan för Täby Kyrkby-Kragstalund. Även Vallentunadepån har fördyringar bland annat till följd av ogynnsamma anbud för installationsentreprenaden samt bristfällig projektering. Dessa avvikelser påverkar även programmets totalprognos vilket gör att programmet ämnar ta fram underlag för ett förnyat genomförandebeslut.

Program Tvärbana Norr Kistagrenen +162 mkr
Avvikelsen beror dels på att entreprenader på sträckan Norra Ulvsunda – Bromma flygplats tagit längre tid än budgeterat och därmed blivit dyrare och att det tillkommit utgifter för ändringsbegäran, samt även på förskjutning av fordonsleverans på grund av kvalitetsproblem hos leverantören från 2019 till 2020. Året prognosavvikelse påverkar inte programmets totalprognos.

Totalprognos jämfört med totalbudget
För ett antal investeringsobjekt är totalprognosen högre än total budget 2020, avvikelsen beror på att en uppdaterad bedömning har gjorts i och med framtagandet av investeringsplan 2021. De aktuella avvikelserna återfinns i bilagan Trafikinvesteringar.

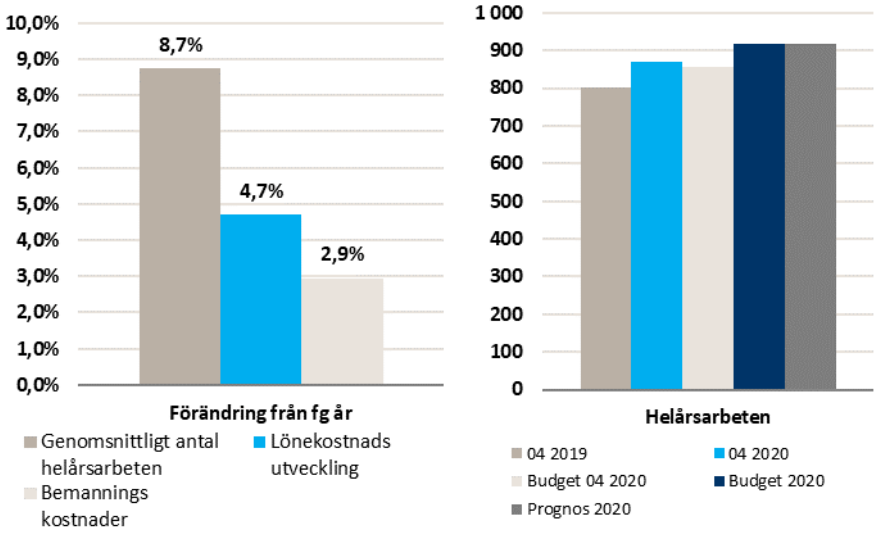
4.4 Fastighetsförsäljningar

En reglering av köpeskilling har gjorts under perioden till ett belopp av 1,2 mkr avseende del av fastigheten Roslags-Näsby 2:1, kopplat till tidigare försäljning av mark med byggrätter i området Roslags-Näsby.

Under andra tertialet väntas regleringen ske av depåfastigheten i Hornsberg. Avyttringen av fastigheten Kristineberg slott 10 görs enligt överenskommelse med Stockholm stad till ett belopp på 670 mkr. Saneringskostnader väntas tillkomma med cirka 300 mkr enligt pågående kalkylering. Innerstadsdepån i Hornsberg kommer att ersättas med Tomteboda bussdepå i Solna.

5. Bemanning

Bemanning: Redovisning av helårsarbeten samt löne-och bemanningskostnader



Bemanning – helårsarbeten och kostnadsutveckling

Genomsnittligt antal helårsarbeten har ökat jämfört med föregående år huvudsakligen till följd av utökat antal tjänster bland annat på grund av konsultväxling. Ökningen är en följd av den personalstrategiska utredningen och det arbete som har pågått med att minska konsultanvändningen för att istället öka antalet anställda. Utöver detta har förstärkningar gjorts främst till följd av förvaltningens satsning inom IT-området, bland annat digitalisering.

De direkta lönekostnaderna ökar på motsvarande sätt till följd av utökat antal tjänster samt årlig lönerevision. Dock har de inte ökat i planerad omfattning. Vakansläget gör att lönekostnaderna understiger budget men avvikelsen motverkas delvis av kostnader för inhyrd personal som ersätter vakanser och övrig frånvaro. Kostnaderna för inhyrd personal i perioden är dock väsentligt lägre jämfört med föregående år till följd av återhållsamhet gällande resursintag. Utöver detta påverkas de totala bemanningskostnaderna i jämförelsen av ökade kostnader för sociala avgifter och pensioner.

5.1 Avvikelse helårsarbeten i jämförelse med periodiserad budget

Antalet helårsarbeten per april är högre än det i budgeten periodiserade antalet. I budget ingår konsultväxling.

5.2 Prognos helårsarbeten i jämförelse med budget

Budget 2020 omfattar full bemanning avseende helårsarbeten, såväl antal som kostnader. Inhyrd personal budgeteras därmed inte. I prognosen är antal helårsarbeten detsamma som i budget för helåret med ambition att kunna rekrytera i planerad takt.

6. Risker och möjligheter

Risken för försämring av resultatprognosen för helåret 2020 bedöms som mycket hög. Trafikförvaltningen inklusive SL-koncernens budget arbetades fram och beslutades före den samhällskris som pågår i Stockholm och världen till följd av covid-19. Resandeunderlaget inom regionen har under mars och till mitten av maj sjunkit med 60-65 procent och beräknas vara på en låg nivå så länge som restriktionerna om smittspridning kvarstår och resenärerna uppmanas att inte åka kollektivtrafik. Ett omfattande scenarioarbete visar att covid-19 med stor sannolikhet kommer att innebära stora konsekvenser för trafikförvaltningens uppdrag, ekonomi, trygghets- och säkerhetsarbete, upphandlingsprocesser, investeringsplanering och trafikutbud.

Trafikförvaltningens ambition är att kollektivtrafiken ska vara ryggraden i samhället och att resenären ska känna förtroende att resa med kollektivtrafiken. Möjligheterna är enorma men att vara uppe på 3 miljoner påstigande en vardag i slutet av året kommer med stor sannolikhet inte att ske. Investeringsprogram riskerar att försenas på grund av till exempel resurs- och materialbrist och beroendet till utländska leverantörer vars gränser är stängda.

7. Ledningens åtgärder

Årets första månader har präglats av den samhällskris som pågår till följd av covid-19. Tillsammans med medarbetare och chefer på förvaltningen har ledningen fokuserat på att hantera de ekonomiska och verksamhetsmässiga effekterna av pandemin med fokus på att klara trafiken och basverksamheten. Samtidigt har förvaltningen fortsatt att utveckla verksamheten med tonvikt på ökad styrning och ökad effektivitet i grunduppdraget, i enlighet med verksamhetsplanen (VP 2020).

Intern styrning och kontroll
Arbetet med intern styrning och kontroll har stärkts, under perioden har arbetet fokuserat på intern kontroll inom områdena konsultanskaffning, bokslutsprocessen och biljettintäkter. Vidare pågår arbete med att integrera den systematiska riskhanteringen i verksamhetens processer för att stödja verksamhetsbeslut och förvaltningens uppföljning mot beslutade mål. Förvaltningens väsentliga risker och åtgärder har diskuterats i förvaltningsledningen.

Internrevisionen har färdigställt en utredning med anledning av en inkommen orosanmälan angående hantering av personuppgifter. Internrevision har även under perioden gjort uppföljningsgranskning i syfte att värdera status för verksamhetens åtgärdsarbete och stänga tidigare iakttagelser

Covid-19
Fokus under pågående pandemi är att upprätthålla trafiken, basverksamheten och säkra driftspåverkande upphandlingar och projekt. För att hantera detta tillsatte förvaltningschefen tidigt en krisledare samtidigt som förvaltningens verksamhet gick in en förstärkt stabsberedskap. Initialt ingick i staben ansvarsområdena trafik, ekonomi, kommunikation, säkerhet och HR i krisstaben. Uppdraget var att säkerställa en robust och anpassad kollektivtrafik i regionen under pågående pandemi med planeringsinriktning sex månader. Hänsyn togs dels till stora personalbortfall i egen organisation och hos våra leverantörer dels till stora intäktsbortfall från biljettförsäljningen. Många delar av verksamheten situationsanpassades till det nya läget, bland annat fick ersättningsmodellerna för befintliga trafikavtal kompletteras med nya interimistiska avtal. Folkhälsomyndighetens rekommendation att säkerställa lämpliga åtgärder för att undvika smittspridning av covid-19 fick till följd att trafikförvaltningen tog fram en omfattande kommunikation

med uppmaningen till resenärer att endast resa kollektivt om det var nödvändigt. Trafikförvaltningen satte också igång arbeten för att analysera de ekonomiska och verksamhetsmässiga effekterna av covid-19. Ett arbete som pågår under våren och består av tre fokusområden:

1. Planera för, initiera och följ upp de aktiviteter som krävs för att stegvis och så snabbt förutsättningarna medger återfå resenärer och intäkter. Effekter för prognos 2020 samt budgetunderlag 2021.
2. Analysera kostnadssituationen utifrån ett lägre resande samt analysera/bedöma direkta konsekvenser för investeringsverksamheten. Effekter för prognos 2020 och budgetunderlag 2021.
3. Prioritera, utifrån ett ansvarsfullt sätt, planerade uppdrag och aktiviteter i VP 2020.

Verksamhetsutveckling
Trafikförvaltningens förbättringsarbete strävar fortsatt efter att utgå ifrån Stockholmsregionens- och resenärernas behov. Ambitionen är att kollektivtrafiken ska vara ryggraden i samhället och att resenären ska känna förtroende att resa kollektivt. Det kräver att förvaltningen fortsätter att utveckla verksamheten genom aktiviteter planerade i VP 2020.

Implementering av ny *huvudprocesskarta* fortsätter enligt plan och ska bidra till att stärka det tvärfunktionella arbetssättet och öka medarbetares förståelse för sin roll i helheten. Arbetet att stärka området leda och styra, ny åtgärdsvals- och investeringsprocess samt förbättrad tillgångsförvaltning (fd kontroll på anläggning) har fortsatt under årets första månader. Den förbättrade tillgångsförvaltningen syftar till att säkerställa att trafikförvaltningens tillgångar i form av spåranläggning och spårfordon omhändertas så att skick och värde säkerställs. Sambandet mellan tillgångsförvaltning och region Stockholms nya åtgärdsvals- och investeringsprocess har också definierats för att säkerställa en effektiv process kring reinvesteringsbehovet i anläggningen. Inledningen av året har också inneburit en milstolpe i arbetet med att förbättra avtalsuppföljningen för trafikavtal. Förbättringarna skapar goda möjligheter till ett mer systematiskt, kvalitativt, enhetligt samt effektivt arbetssätt när det gäller uppföljning av trafikavtal. Ett *verksamhetsutvecklingsråd* har etablerats som stöd till förvaltningens process och verksamhetsutvecklingsarbetet.

Insatser inom *investeringsstyrning* fortsätter och förändrade arbetssätt i investeringsprocessen ska resultera i tydliggörande av arbetssätt, roller och kompetenskrav, från tidiga skeden till effekthemtagning. Den nya åtgärdsvals och investeringsprocessen har sammanfattats i en populärversion och arbetet med att definiera kraven per beslutsfas för linjen pågår. Åtgärder för att stärka den ekonomiska rapporteringen, nya kalkylmodeller som stöd för planering och uppföljning av investeringar fortsätter tillsammans med ett förbättrat systemstöd i Hypergene. *Investeringsrådet* som etablerats under förvaltningsledningen för att säkerställa framdrift, uppföljning och rapportering samt omprioriteringar av investeringar utifrån verksamhetsplan och budget, har stärkt styrningen och kontrollen av investeringsbeslut.

Aktiviteten *stärkt analysförmåga och ökad grad av faktabaserade beslut* pågår med leveranser i form av förbättrad analysplattform trafik, kravspecifikation och systemstöd för nytt intäktsanalysverktyg. Arbetet med att utveckla och implementera *effektiviseringsplanen* fortsätter i oförminskad takt genom de fyra fokusområdena köpt trafik, digitalisering, bemanning och beställarorganisation samt nya affärsmodeller och intäkter. Covid-19 arbetet har också ökat medvetenheten om kostnader och hur dessa behöver anpassas till rådande intäktsläge.

Trafikförvaltningens arbete med *digital transformation* pågår i en oförminskad takt genom både biljett- och betalprogrammets leveranser samt genom framtagandet av en digital roadmap och utvecklingsplan för trafikförvaltningens verksamhet.

8. Nämnd-/styrelsebehandling

Tertialrapporten per april 2020 behandlas av trafiknämnden den 26 maj 2020.

Stockholm 2020-05-15

Sara Catoni
Tf förvaltningschef

Catarina Strömsten-Falkenmark
Avdelningschef

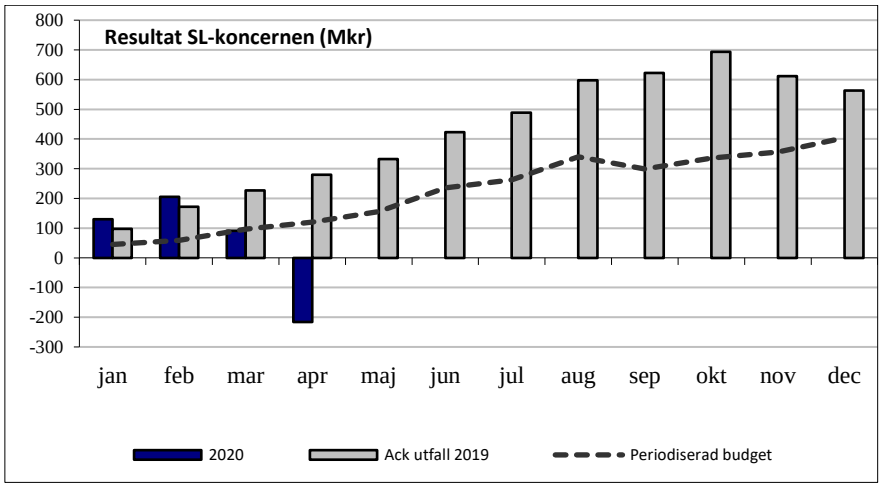
Bilagor
1 -2 Specifikationer för SL och WÅAB
3 Utökad analys avseende biljettintäkter
Trafikinvesteringar
Återrapportering av uppdrag
Återrapportering av aktiviteter

Trafiknämnden/trafikförvaltningen

Bilaga 1-3 till

TERTIALRAPPORT
April 2020

Bilaga 1 - SL-koncernen



Resultaträkning Mkr	Ack utfall 2004	Ack budget 2004	Avvik utf-bu 2004	Ack utfall 1904	Föränd fg år %	Prognos 2020	Budget 2020	Avvik PR-BU	Bokslut 2019	Ack utfall 2004*
Verksamhetsanslag	3 225	3 225	0	3 127	3,1%	9 675	9 675	0	9 382	3 228
Biljettintäkter	2 477	3 087	-610	2 911	-14,9%	5 507	9 325	-3 818	8 829	2 477
Uthyrning fordon	464	460	4	463	0,2%	1 391	1 388	3	1 388	464
Uthyrning lokaler	293	290	3	281	4,3%	856	869	-13	2 236	293
Reklam	118	120	-2	175	-32,6%	388	419	-31	451	118
Övriga intäkter	352	346	6	331	6,3%	1 786	1 074	712	-79	394
Verksamhetens intäkter	**6 929**	**7 527**	**-598**	**7 288**	**-4,9%**	**19 603**	**22 750**	**-3 147**	**22 207**	**6 974**
Personalkostnader	-7	-8	1	-7	0,0%	-22	-23	1	-33	7
Köpt trafik (AB SL)	-4 531	-4 656	125	-4 360	3,9%	-13 647	-13 900	253	-13 139	-4 531
Köpt trafik (WÅAB)	-93	-110	17	-92	1,1%	-421	-426	5	-381	-93
Drift och underhåll	-666	-713	47	-689	-3,3%	-2 614	-2 208	-406	-2 320	-666
Övriga kostnader	-651	-674	23	-672	-3,1%	-2 132	-2 061	-71	-2 129	-710
Verksamhetens kostnader	**-5 948**	**-6 161**	**213**	**-5 819**	**2,2%**	**-18 835**	**-18 618**	**-217**	**-18 001**	**-5 993**
Avskrivningar	-1 037	-1 092	55	-1 003	3,4%	-3 211	-3 276	65	-3 100	-1 037
Finansnetto	-160	-154	-6	-186	-14,0%	-485	-451	-34	-544	-163
Resultat	**-216**	**120**	**-336**	**280**		**-2 928**	**404**	**-3 332**	**563**	**-219**

Inklusive verksamhetsinterna intäkter och kostnader.

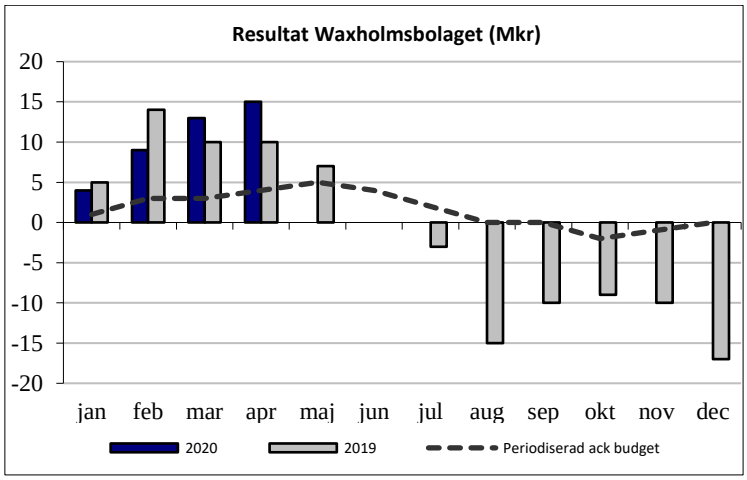
Från och med juli 2019 är Waxholmsbolaget (WÅAB) ett helägt dotterbolag till AB SL räknat från januari 2019.

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

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

Investeringar SL-koncern, mkr	Årets utgift 2004	Prognos 2020	Budget 2020	Avvik PR-BU	Upparb UTF/BU
Specificerade investeringar	958	4 893	5 396	-502	18%
Ospecificerade investeringar	281	1 555	1 579	-24	18%
SL-koncern Totalt	**1 239**	**6 449**	**6 974**	**-526**	**18%**
Varav ersättningsinvesteringar	*352*	*2 131*	*2 363*	*-233*	*15%*

Bilaga 2 – Waxholmsbolaget (dotterbolag till AB SL)



Resultaträkning Mkr	Ack utfall 2004	Ack budget 2004	Avvik utf-bu 2004	Ack utfall 1904	Föränd fg år %	Prognos 2020	Budget 2020	Avvik PR-BU	Bokslut 2019
Verksamhetsanslag	134	134	0	127	5,5%	403	403	0	380
Biljettintäkter	5	12	-7	10	-50,0%	88	90	-2	79
Övriga intäkter	12	23	-11	20	-40,0%	131	131	0	102
Verksamhetens intäkter	**152**	**169**	**-17**	**157**	**-3,2%**	**622**	**624**	**-2**	**561**
Personalkostnader	0	0	0	0	0,0%	-1	-1	0	-1
Köpt trafik	-94	-110	16	-94	0,0%	-421	-426	5	-383
Drift och underhåll	-18	-27	9	-28	-35,7%	-108	-117	9	-112
Övriga kostnader	-8	-9	1	-8	0,0%	-28	-28	0	-29
Verksamhetens kostnader	**-119**	**-147**	**28**	**-130**	**-8,5%**	**-558**	**-571**	**13**	**-524**
Avskrivningar	-16	-17	1	-17	-5,9%	-52	-52	0	-51
Finansnetto	-1	0	-1	0	0,0%	-1	-1	0	-2
Resultat	**15**	**4**	**11**	**10**		**11**	**0**	**11**	**-17**

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 2004	Prognos 2020	Budget 2020	Avvik PR-BU	Upparb UTF/BU
Nyinvesteringar	3	14	15	0	19%
Ersättningsinvesteringar	1	22	39	-17	3%
WÅAB totalt	**4**	**37**	**54**	**-17**	**7%**

Bilaga 3 - Utökad analys, biljettintäkter

SL-trafiken

Utveckling biljettintäkter

Det lägre resandet till följd av coronapandemin har lett till stora effekter för biljettintäkterna. För januari-april 2020 uppgår biljettintäkterna till 2 472 mkr vilket är -603 mkr lägre än budget (-19,6 procent). April månad står enskilt för -420 mkr av dessa.

Jämfört med 2019 är nedgången -429 mkr, motsvarande -14,8 procent. Den 3 januari 2020 genomfördes en höjning av biljettpriserna på i genomsnitt cirka 4,5 procent samtidigt som ett harmoniserat pris på enkelbiljetter[1] infördes.

Analys utfall mot budget

Ackumulerade biljettintäkter januari-april är -603 mkr lägre än budget, motsvarande -19,6 procent.

Under årets två inledande månader var biljettintäkterna i nivå med budget. I mitten av mars sjönk försäljningen av biljetter kraftigt i samband med bland annat Folkhälsomyndighetens rekommendationer om resande och trängsel. Total biljettförsäljning minskade till en nivå under hälften av den normala vilket också innebar lägre intäkter.

Intäktstappet var procentuellt sett något lägre för periodbiljetter än för enkelbiljetter. De längre periodbiljetterna (i detta fall årsbiljetter, 90-dagarsbiljetter och biljetter i skol- och fritidssortimentet) köps i förtid och genererar en intäkt under hela biljettens giltighet medan intäkten för enkelbiljetter uppstår i samma stund som resandet sker.

Totalt minskar periodbiljetterna med -337 mkr (-15,4 procent). 30-dagarsbiljetterna står för -322 mkr av avvikelsen (-19,1 procent). Försäljningen av antal biljetter har gått ner med cirka -70 procent jämfört med i början av året. En mer detaljerad analys av resandet på enskilda biljetter[2] visar att de som fortfarande köper 30-dagarsbiljett reser på

1) Ett enhetligt enkelbiljettspris oavsett försäljningskanal undantar biljetter sålda av konduktör eller sådana som är lagrade på så kallade engångskort. Dessa biljettyper står för en mycket liten andel av försäljningen och säljs till ett högre pris.

2) Analys av valideringsdata som KTH hjälpt Trafikförvaltningen med.

biljetten i nästan samma omfattning som tidigare. De som måste pendla fortsätter att göra det medan de som reser mindre har slutat att köpa den typen av biljett.

Långa periodbiljetter (års-, 90-dagarsbiljetter och biljetter i skol- och fritidssortimentet) överträffar budget med 24 mkr (+5,8 procent), där en större försäljning av årsbiljetter i början av året är den huvudsakliga förklaringen, +18 mkr (+11,5 procent).

Korta periodbiljetter (24-, 72-timmars och 7-dagarsbiljetter) står för den största negativa avvikelsen procentuellt sett, -39 mkr (-44,3 procent). Vid prishöjning följer trafikförvaltningen fastställda riktlinjer om olika biljetters förhållande till varandra i fråga om antal resor per biljett. I samband med införandet av ett enhetligt enkelbiljettspris blev de korta periodbiljetterna mindre förmånliga att köpa för resenärerna jämfört med tidigare, vilket redan innan pandemins utbrott ledde till en nedgång.

Enkelbiljetter inklusive reskassa understiger totalt sett budget med -254 mkr. Budgeten baserades på antagandet att ett harmoniserat enkelbiljettspris skulle medföra en större överströmning av resenärer från köp med reskassa till köp i app än vad som varit fallet. Det är därför inte meningsfullt att analysera de olika kanalerna för sig. Nedgången i mars innebar en minskning av sålda enkelbiljetter till cirka 50 procent av normalt. De kommande veckorna har försäljningen ökat kontinuerligt till cirka 60 procent av normalt vilket kan vara ett resultat av att en del resenärer ersätter den 30-dagarsbiljett de tidigare köpt med enkelbiljetter när periodbiljetten gått ut.

Generellt sett har intäkter från rabatterade biljetter något större negativ avvikelse än biljetter till vuxet pris. Det har troligtvis att göra med rekommendationerna att äldre i möjligaste mån inte skall resa alls samt att skolverksamhet för gymnasieelever och äldre sedan mitten av mars bedrivits på distans. Båda dessa grupper är berättigade till biljettköp till rabatterat pris.

Tabell: ackumulerad avvikelse för biljettintäkter 2020 mot budget respektive föregående år. Avvikelserna är grupperade utifrån volym, pris och övrigt.

Förklaringsposter apr 2020, mkr	Ack mot budget	Ack mot 2019
Volym (antal biljetter och resande)	-623	-547
Pris (biljettpris, sortiment, val av biljettyp, mix)	30	123
Övrigt	-10	-5
Summa förklaringsposter	**-603**	**-429**

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
I stort sett hela avvikelsen mot budget är ett resultat av den betydande resandeminskning som skett sedan andra veckan i mars till följd av coronapandemin. En positiv effekt om -12 mkr kommer också från minskad försäljning i biljettsamarbeten.

Pris
Prisrelaterade effekter står för en positiv avvikelse mot budget på +30 mkr. I den ingår även effekter från mixförändringar.

Övrigt
Övriga förklaringsvariabler uppgår till -10 mkr.

Effektivitet
Från den 7 april förändrades biljettkontrollanternas uppgift från att systematiskt genomföra biljettkontroller till att informera om att hålla avstånd mellan resenärer, att rapportera trängsel samt även beivra konstaterat fusk. Därmed görs inte längre några systematiska biljettkontroller i trafiken.

Till följd av det har den etablerade mätmetoden för mätning av fusk inte kunnat genomföras den senaste tiden. En ny, modifierad metod håller på att tas fram för mätningar framöver på tunnelbana och pendeltåg. Nivån för fusket för helåret 2019 är ännu inte fastställd.

Sedan början av året har samtliga biljettkontrollanter i trafiken utrustats med kroppsburna kameror. Åtgärden syftar till såväl ökad trygghet för kontrollanterna som till att förenkla identifiering av fuskare i trafiken.

För att minska smittorisken används sedan mitten av mars inte längre framdörrarna för påstigning i buss, utan påstigning sker istället genom bakdörrarna. Konduktörsvisering sker av samma anledning inte heller på Spårväg City och på Lidingöbanan. Det innebär att det inte är möjligt för resenärer att validera sin biljett i fordonet vilket i sin tur innebär att resenärer med reskassa inte har möjlighet att betala för sig. Många resenärer reser vidare med ett annat trafikslag där validering sker och betalar genom detta för sin resa. För de som enbart reser med buss och använder reskassa uppstår istället ett intäktsbortfall i form av svinn. Naturligtvis kan vetskapen om detta även leda till att det missbrukas.

Arbetet med att utveckla ett nytt biljettsystem för att ersätta det befintliga omfattar flera pågående projekt och fortgår enligt plan. Det kommer bland annat möjliggöra kontaktlöst resande, där resenären blippar med sitt betalkort. En pilot för detta pågår och lansering beräknas ske efter sommaren. Möjligheten att resa med betalkort innebär att SL:s biljettförsäljning i egna kanaler stärks vilket på sikt leder till minskade kostnader.

SL-appen fortsätter att utvecklas. Sedan hösten 2020 är det möjligt att köpa 24-timmarsbiljett i mobilen och sedan slutet av mars finns även 72-timmarsbiljett i utbudet. Arbetet med att införa köp av även 30-dagarsbiljett via app pågår och förväntas vara klart under senare delen av 2020.

Samtliga spärrar, spärrlinjer och bussar är nu utrustade med läsare som gör det möjligt att validera mobilbiljetter, vilket gör det enklare för resenären samtidigt som det försvårar fusk. Dessa läsare kommer även att kunna hantera kontaktlösa biljetter.

Analys mot föregående år

Biljettintäkterna är -429 mkr lägre än föregående år, motsvarande en nedgång med -14,8 procent.

Volym

Volymrelaterade faktorer påverkar jämförelsen mot föregående år med -547 mkr. Orsaken är det kraftigt minskade resandet till följd av situationen med covid-19. SL har följt Folkhälsomyndighetens rekommendationer och uppmanat alla att undvika att resa med kollektivtrafiken i den mån det går, med särskilt fokus på de som är över 70 år eller tillhör en riskgrupp. Minskade intäkter i biljettsamarbeten står för -12 mkr.

Pris
Prisrelaterade effekter inklusive mixeffekter till följd av förändrade biljettval och resandemönster uppgår till +123 mkr. I inledningen av januari höjdes priset på biljetter med i genomsnitt 4,5 procent. Samtidigt infördes ett enhetligt pris för enkelbiljetter vilket innebar att priset för biljetter köpta med reskassa höjdes medan priset för övriga enkelbiljetter sänktes. Samtidigt som SL:s taxa justerades höjde även Kollektivtrafikförvaltningen i Uppsala län (UL) priset på sina biljetter.

Övrigt
Övriga förklaringsposter uppgår till -5 mkr. Den totala skulden till resenärerna för reskassa uppgår vid utgången av april till 464 mkr vilket är en minskning sedan årsskiftet. Skulden är summan av de belopp som resenärerna har kvar att resa för (summa laddningar minus resande). Den innehåller även kvarvarande saldo på kort som till exempel tappats eller glömts bort.

Skärgårdstrafiken (WÅAB)

Utveckling biljettintäkter
Biljettintäkterna för första tertialet 2020 uppgår till 5 mkr vilket är närmare -7 mkr lägre än budget, motsvarande -57 procent. Avvikelsen är främst hänförlig till situationen med covid-19, där lägre resande påverkat intäkterna med uppskattningsvis -5 mkr. Avvikelsen är även en effekt av införande av SL-taxa under lågsäsong i hela skärgården, där den negativa effekten underskattats i budget, uppskattningsvis -2 mkr. Jämfört med 2019 är intäkterna -5 mkr lägre, motsvarande -50 procent. Effekten av den rådande situationen med covid-19 och införandet av SL-kort i hela skärgårdstrafiken är de huvudsakliga orsakerna även här. Den prishöjning som gjordes i inledningen av januari 2020 har en positiv effekt på avvikelsen.

Analys utfall mot budget
Biljettintäkter för januari fram till mitten av mars avvek negativt mot budget. Fram till vecka 12 i mars antas den negativa avvikelsen förklaras av införandet av SL-taxa i hela skärgården under lågsäsong. Det innebär att alla med en giltig SL-biljett kan resa i hela skärgården vilket medför färre sålda WÅAB-biljetter. Den budgeterade negativa effekten baserades på tidigare försök med SL-taxa och kan antas vara för lågt beaktad. Nytt för i

år är att taxan införts i hela skärgårdstrafiken medan tidigare försök varit begränsat till pendelbåtstrafiken (Waxholmspendeln).

En ytterligare faktor kan även vara prisrelaterad. Nya priser infördes från 1 januari. Prisökningen på +17,7 procent inkluderade en retroaktiv höjning från 2017. Detta tillsammans med en harmonisering av rabatterade priser för synkning med SL-taxor summerade totalt till en nettoprishöjning på +14 procent. Priseffekt antas vara begränsad då volym och produktmix är stabil jämfört med budgetantaganden.

Analys mot föregående år

I likhet med jämförelse mot budget understiger intäkterna föregående år väsentligt och avvikelsen är främst hänförlig till situationen med covid-19. Årets biljettintäkter uppgår till 5 mkr jämfört med 10 mkr 2019, en avvikelse på -5 mkr (-50 procent).

Statistik visar att resandetrenden jämfört mot föregående år bröts från positiv till starkt negativ från och med vecka 12. Under april ökade den negativa avvikelsen och flerdubblades till följd av coronasituationen.

Det är framför allt avvikelsen för taxebiljetterna, som köps vid varje enskild resa, som slår på intäkterna, -4,4 mkr jämfört med föregående år. Periodbiljetterna avviker med -0,5 mkr och ö-kort med -0,1 mkr. Enbart april månad står för -3,4 mkr av den totala avvikelsen på -5 mkr.

Bilaga 3: Trafikinvesteringar 2020-2029

Region Stockholm

Trafikförvaltningen

Mkr	Dnr	Status	Utfall 2020 jan-april	Prognos 2020	Budget 2020	Avvikelse 2020	Avvikelse 2020 (%)	Upparbetningsgrad 2020 (%)	Total ack. utfall	Total prognos	Total budget Inv.plan 2020	Avvikelse total	Avvikelse total (%)	Total upparbetningsgrad (%)	Färdigställande (år)
1. Investeringar Trafiknämnden/Trafikförvaltningen															
1.1. Genomförandebeslut regionfullmäktige															
1.1.1 Nyinvesteringar > 100 mkr															
Program Roslagsbanans utbyggnad	LS 2016-0526	Pågående	315,7	1 052,1	709,5	342,5	48,3%	44,5%	7 413,4	10 379,0	9 643,8	735,2	7,6%	76,9%	2024
varav medfinansiering					*200,7*										
Program Bussdepåer	LS 1409-1055	Pågående	137,3	453,7	368,2	85,5	23,2%	37,3%	2 996,2	3 909,4	4 048,3	-138,9	-3,4%	74,0%	2025
Program Slussen	LS 1403-0374	Pågående	2,0	24,7	40,2	-15,5	-38,6%	4,8%	378,4	438,6	438,6	0,0	0,0%	86,3%	2022
Program Röda linjens uppgradering	RS 2019-0885	Pågående, förnyat beslut	22,3	915,6	1 514,2	-598,6	-39,5%	1,5%	5 506,4	10 710,0	10 710,0	0,0	0,0%	51,4%	2024
Program Tvärbana Norr Solnagrenen	LS 0809-0803	Pågående	18,7	42,0	29,3	12,7	43,2%	63,7%	5 487,5	5 541,1	5 541,1	0,0	0,0%	99,0%	2022
Program Spårväg City	LS 2015-0039	Pågående	21,6	54,2	77,0	-22,7	-29,5%	28,1%	2 913,5	2 946,2	2 932,3	13,9	0,5%	99,4%	2020
Program Tvärbana Norr Kistagrenen	LS 2016-1027	Pågående	281,2	1 147,4	985,8	161,6	16,4%	28,5%	1 451,9	4 936,2	4 936,2	0,0	0,0%	29,4%	2024
varav medfinansiering					*179,6*										
Program Saltsjöbanan	LS 2017-1587	Pågående	10,1	48,2	38,8	9,4	24,2%	26,0%	1 337,3	1 835,1	1 835,1	0,0	0,0%	72,9%	2025
varav medfinansiering					*31,4*										
Bussterminal Slussen	RS 2019-0884	Pågående, förnyat beslut	100,3	491,9	372,7	119,2	32,0%	26,9%	1 196,7	2 618,3	2 618,3	0,0	0,0%	45,7%	2024
varav medfinansiering					*107,0*										
Bussterminal Slussen brukarspecifik inredning	LS 2018-1215	Pågående	1,0	12,4	14,5	-2,1	-14,6%	6,5%	17,0	234,6	234,6	0,0	0,0%	7,3%	2023
SL Lås	LS 1312-1601	Pågående	2,1	56,3	45,5	10,8	23,7%	4,6%	316,1	400,9	400,9	0,0	0,0%	78,9%	2021
Vega Pendeltågsstation 1)		Pågående	-2,2	-1,0	0,0	-1,0	0,0%	0,0%	66,4	67,6	0,0	67,6	0,0%	0,0%	2019
1.1.2 Ersättningsinvesteringar > 100 mkr															
Nya Spårvägsmuseet	LS 2017-0278	Pågående	14,6	48,8	38,2	10,7	27,9%	38,4%	149,3	180,0	180,0	0,0	0,0%	83,0%	2020
varav medfinansiering					*105,0*										
Handen Bussterminal	LS 1403-0399	Pågående	3,6	96,5	62,3	34,1	54,8%	5,9%	135,9	230,0	230,0	0,0	0,0%	59,1%	2020
varav medfinansiering					*21,0*										
Fordon SpvC - nya A35 fordon	LS 2016-1033	Pågående	1,6	143,6	144,1	-0,5	-0,4%	1,1%	49,9	192,0	192,0	0,0	0,0%	26,0%	2020
C20 - uppgradering	RS 2019-0896	Pågående, förnyat beslut	19,9	126,8	378,8	-252,0	-66,5%	5,3%	466,6	1 453,1	1 453,1	0,0	0,0%	32,1%	2023
Lilla Lidingöbron	SL 2018-0325	Pågående	10,1	22,1	32,9	-10,8	-32,9%	30,7%	31,0	131,9	131,9	0,0	0,0%	23,5%	2022
Lågfrekvent underhåll Pendeltåg X60	LS 2016-0527	Pågående	5,4	23,1	27,4	-4,3	-15,7%	19,8%	419,4	437,1	449,0	-11,8	-2,6%	93,4%	2020
Utbyte av hissar och rulltrappor	LS 1403-0399	Pågående	7,4	91,7	167,1	-75,4	-45,1%	4,4%	672,4	1 500,0	1 500,0	0,0	0,0%	44,8%	2025
Rissne Tunnelbanedepå	RS 2019-0936	Beslutas	10,9	48,3	107,0	-58,8	-54,9%	10,2%	20,6	631,9	631,9	0,0	0,0%	3,3%	2025
Depå Alkärrshallen		Pågående	30,0	68,9	47,2	21,7	46,0%	63,7%	80,6	120,0	96,9	23,1	23,8%	83,2%	2020
Livstidssäkrade åtgärder X10p fordon		Pågående	0,2	6,1	50,0	-43,9	-87,8%	0,3%	0,2	150,0	200,0	-50,0	-25,0%	0,1%	2024
Banåtgärder Söderströmsbron		Pågående	18,8	32,5	56,0	-23,5	-41,9%	33,6%	132,4	180,2	178,5	1,7	1,0%	74,2%	2021
TB Kanalisation 750 Volt 2)		Pågående	1,3	4,0	0,0	4,0	0,0%	0,0%	170,4	173,0	0,0	173,0	0,0%	0,0%	2020
Roslagsbanan Lindholmen–Kårsta		Pågående	0,0	60,0	0,0	60,0	0,0%	0,0%	0,0	182,0	0,0	182,0	0,0%	0,0%	2022
Förstärkning innertak Fridhemsplan 3)		Pågående	6,3	70,3	70,0	0,3	0,5%	9,1%	274,9	346,0	346,0	0,0	0,0%	79,5%	2020
1.1.3 Ospecificerade objekt < 100 mkr															
Nyinvesteringar			75,3	400,6	468,3	-67,7	-14,5%	16,1%				0,0	0,0%	0,0%	
Ersättningsinvesteringar			216,4	1 211,9	1 112,3	99,6	9,0%	19,5%				0,0	0,0%	0,0%	
varav medfinansiering					*30,0*										
Summa beslutade investeringar Trafiknämnden/Trafikförvaltningen			**1 332,0**	**6 752,8**	**6 957,5**	**-204,8**	**-2,9%**	**19,1%**	**31 684,5**	**49 924,3**	**48 928,6**	**995,7**	**2,0%**	**64,8%**	
varav summa medfinansiering beslutade investeringar Trafiknämnden/Trafikförvaltningen					*674,7*										
1.2 Nya objekt															
1.2.1 Nyinvesteringar > 100 mkr															
Inriktningsbeslut															
Saltsjöbanan upphöjning	LS 2018-0475	Planeras	0,0	0,0	24,5	-24,5	-100,0%	0,0%	12,9	540,3	540,3	0,0	0,0%	2,4%	2026
varav medfinansiering					*20,0*										
Bussterminal Barkarby	LS 2017-0545	Planeras	2,3	4,4	1,0	3,4	343,6%	225,1%	9,0	120,0	120,0	0,0	0,0%	7,5%	2025
varav medfinansiering															
Bussterminal Nacka Centrum	LS 2016-0625	Planeras	0,3	9,1	5,0	4,1	82,0%	5,5%	9,0	520,1	520,1	0,0	0,0%	1,7%	2028
varav medfinansiering															
Samkörbarhet	LS 2018-0724	Planeras	6,8	32,0	45,0	-13,0	-29,0%	15,1%	13,3	1 425,0	447,0	978,0	218,8%	3,0%	2024
Anpassning trafikstyrningssystem bef. Tunnelbana	TN 20150991	Planeras	1,0	50,0	50,0	0,0	0,0%	2,0%	15,2	1 000,0	850,0	150,0	17,6%	1,8%	2026

fortsättning trafikinvesteringar

Trafikförvaltningen

Mkr	Dnr	Status	Utfall 2020 jan-april	Prognos 2020	Budget 2020	Avvikelse 2020	Avvikelse 2020 (%)	Upparbet-ningsgrad 2020 (%)	Total ack. utfall	Total prognos	Total budget Inv.plan 2020	Avvikelse total	Avvikelse total (%)	Total upp-arbetnings-grad (%)	Färdig-ställande (år)
Utredningsbeslut															
Tonnage för Pendelbåt och Skärgårdstrafik	LS 1403-0399	Utreds	0,0	0,0	3,0	-3,0	-100,0%	0,0%	1,6	291,0	293,0	-2,0	-0,7%	0,5%	2024
Bytespunkt Gullmarsplan	LS 2018-0476	Utreds	0,0	3,0	7,5	-4,5	-60,0%	0,0%	19,2	301,2	301,2	0,0	0,0%	6,4%	2028
varav medfinansiering															
Övergripande utredningar till befintligt system	TN 2015-0090	Utreds	1,6	10,0	10,0	0,0	0,0%	15,6%	6,9	160,0	160,0	0,0	0,0%	4,3%	2026
Ny färjeterminal Skeppsbrokajen	Tidig. ospec.	Utreds	0,8	7,7	8,8	-1,0	-11,5%	9,0%	5,3	126,1	126,1	0,0	0,0%	4,2%	2023
Stomlinje Söderort-Nacka	TN 2016-0414	Utreds	0,1	5,0	5,0	0,0	0,0%	2,0%	0,1	23,5	7,0	16,5	235,7%	1,6%	2035
Nockebybanan ersättning till Akka 4	SL 2016-0091	Utreds	0,3	5,5	1,5	4,0	266,7%	17,5%	0,4	475,0	475,0	0,0	0,0%	0,1%	2026
Kollektivtrafik Norra Djurgårdsstaden		Ej beslutat	0,0	0,0	6,0	-6,0	-100,0%	0,0%	0,0	15,0	30,0	-15,0	-50,0%	0,0%	2030
Framtida trafikstyrningssystem	TN 2018-1381	Utreds	0,8	7,0	3,1	3,9	125,8%	26,2%	5,5	62,0	32,0	30,0	93,8%	17,1%	2035
Pendeltåg depå ny		Ej beslutat	0,0	0,0	1,0	-1,0	-100,0%	0,0%	0,0	850,0	750,0	100,0	13,3%	0,0%	2026
Bytespunkt Ropsten		Ej beslutat	0,0	0,0	0,5	-0,5	-100,0%	0,0%	0,0	460,0	460,0	0,0	0,0%	0,0%	2026
Saltsjöbanans utveckling		Ej beslutat	0,0	0,0	3,0	-3,0	-100,0%	0,0%	0,0	20,0	20,0	0,0	0,0%	0,0%	2034
Roslagsbanans utveckling 4)		Ej beslutat	0,0	0,0	3,0	-3,0	-100,0%	0,0%	0,0	5 650,0	20,0	5 630,0	28150,0%	0,0%	2035
Pendel- och regionalsystemets utveckling		Ej beslutat	0,0	0,0	4,0	-4,0	-100,0%	0,0%	0,0	15,0	20,0	-5,0	-25,0%	0,0%	2036
Upprustning Saltsjö Järla		Ej besluat	0,0	0,0	3,0	-3,0	-100,0%	0,0%	0,0	130,0	121,1	8,9	7,3%	0,0%	2023
Objekt för utredningsbeslut kommande budgetperioder															
Spårväg Syd		Ej beslutat	0,5	25,0	97,4	-72,4	-74,3%	0,5%	42,6	5 242,0	5 242,0	0,0	0,0%	0,8%	2031
varav medfinansiering					*71,7*										
Roslagsbanan till City		Ej beslutat	0,7	25,0	98,5	-73,5	-74,6%	0,7%	14,9	9 014,0	9 014,0	0,0	0,0%	0,2%	2035
varav medfinansiering					*64,2*										
1.2.2 Ersättningsinvesteringar > 100 mkr															
Inriktningsbeslut															
Danviksbron	LS 2016-1030	Planeras	1,1	6,6	7,9	-1,3	-16,0%	13,8%	10,5	225,0	177,5	47,5	26,8%	5,9%	2025
Utbyggnad av Älvsjö depå	LS 2018-0477	Planeras	6,8	47,0	51,2	-4,2	-8,1%	13,4%	33,0	864,8	864,8	0,0	0,0%	3,8%	2025
Upprustning Södra Götgatan	LS 2017-0541	Planeras	0,0	3,0	10,0	-7,0	-69,7%	0,3%	8,9	338,9	208,0	130,9	62,9%	4,3%	2028
Bytespunkt Slussen upprustning	SL 2013-1569	Planeras	10,0	37,5	39,2	-1,7	-4,2%	25,5%	48,9	1 026,2	1 026,2	0,0	0,0%	4,8%	2026
varav medfinansiering					*11,0*										
Utredningsbeslut															
Skarpnäcksgrenen	LS 2016-0999	Utreds	0,3	2,5	4,5	-2,0	-44,4%	6,8%	1,4	204,0	204,0	0,0	0,0%	0,7%	2027
Hässelbygrenen		Utreds	0,4	2,5	2,5	0,0	0,0%	14,9%	24,3	1 784,0	1 784,0	0,0	0,0%	1,4%	2027
Bussdepåförsörjning (Bussdepåer och Bytespunkter)		Ej beslutat	0,2	8,0	8,0	0,0	0,0%	2,3%	0,2	2 815,0	2 815,0	0,0	0,0%	0,0%	2030
Stridbecksvalv stationer		Ej beslutat	0,0	7,0	6,0	1,0	16,7%	0,0%	0,0	1 760,0	1 760,0	0,0	0,0%	0,0%	2030
Anslutningsspår TB och TRV spå		Ureds	0,0	0,0	4,0	-4,0	-100,0%	0,0%	2,5	194,0	158,5	35,5	22,4%	1,5%	2023
Brandskyddsåtgärder tunnelbana		Utreds	0,0	8,2	0,0	8,2	0,0%	0,0%	0,9	852,2	0,0	852,2	0,0%	0,0%	2026
Objekt för utredningsbeslut kommande budgetperioder															
Lågfrekvent underhåll X60, X60A, X60		Ej beslutat	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0%	0,0	626,2	562,2	64,0	11,4%	0,0%	2026
Lågfrekvent underhåll PT 2027-2030		Ej beslutat	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0%	0,0	900,6	851,2	49,5	5,8%	0,0%	2030
1.2.3 Ospecifierade objekt < 100 mkr															
Nyinvesteringar						0,0	0,0%	0,0%				0,0	0,0%	0,0%	
Ersättningsinvesteringar						0,0	0,0%	0,0%				0,0	0,0%	0,0%	
Summa nya investeringar Trafiknämnden/Trafikförvaltningen			**33,8**	**306,1**	**514,0**	**-207,9**	**-40,4%**	**6,6%**	**286,4**	**38 031,1**	**29 960,1**	**8 071,0**	**26,9%**	**1,0%**	
varav summa medfinansiering nya investeringar Trafiknämnden/Trafikförvaltningen			*0,0*	*0,0*	*166,9*			*0,0%*							
Summa Trafiknämnden/Trafikförvaltningen			**1 365,8**	**7 058,9**	**7 471,6**	**-412,6**	**-5,5%**	**18,3%**	**31 970,9**	**87 955,4**	**78 888,7**	**9 066,7**	**11,5%**	**40,5%**	
varav summa medfinansiering Sverigeförhandlingen Trafiknämnden/Trafikförvaltningen			*0,0*	*5,0*	*135,9*	*-130,9*	*-96,3%*	*0,0%*							
varav summa medfinansiering stat och kommuner Trafinknämnden/Trafikförvaltningen			*17,4*	*505,0*	*705,7*	*-200,7*	*-28,4%*	*2,5%*							
varav summa nyinvesteringar Trafiknämnden/Trafikförvaltningen			*368,0*	*2 209,3*	*2 477,0*	*-267,7*	*-10,8%*	*14,9%*							
varav summa ersättningsinvesteringar Trafiknämnden/Trafikförvaltningen			*997,8*	*4 849,6*	*4 994,0*	*-144,4*	*-2,9%*	*20,0%*							

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.
Spårväg Syd och Roslagsbanan till City. Investeringsutgifter avseende överenskommelse om förskottering och tidigareläggning för åren 2020-2022 är justerade och uppräknade enligt avtal.
Ersättningsinvesteringar är angivna enligt den faktiska andelen. Den nivå mallen visar blir för låg eftersom det även ingår ersättningsdelar i de strategiska nyinvesteringarna
Not 1. Vega Pendeltågsstation. Ingår inte i investeringsplan 2020. Totalutgift enligt investeringsplan 2019 är 112, 3 mkr
Not 2. TB Kanalisation 750 V. Ingår inte i investeringsplan 2020. Totalutgift enligt investeringsplan 2019 är 173 mkr.
Not 3. Förstärkning innertak Fridhemsplan. Inryms i investeringsplan 2020 enligt förnyat genomförandebeslut
Not 4. Roslagsbanans utveckling. Investeringsplan 2020 avser endast utredning. I totalprongnos ingår alla faser.

Region Stockholm

Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

Bilaga A1 Uppdrag

Tertial 1 2020

Innehållsförteckning

1 Uppdrag ... 3
1.1 Långsiktig ekonomisk uthållighet ... 3
1.1.1 Ett resultat i balans ... 3
1.1.2 Hållbar investeringsutveckling ... 3
1.2 En hållbar regional utveckling ... 4
1.2.1 Social hållbarhet ... 4
1.2.2 Region Stockholms klimatpåverkan ska minska ... 5
1.2.3 Samhällsviktiga funktioner upprätthålls vid extraordinära händelser och klimatförändringar ... 5
1.2.4 Kärnverksamheten ska prioriteras ... 6
1.2.5 Hög innovations- och digitaliseringsgrad ... 6
1.2.6 Bidra till ett transporteffektivt samhälle i Stockholmsregionen ... 7
1.3 Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem ... 8
1.3.1 Attraktiva resor ... 8
1.3.2 Effektiva resor ... 11
1.3.3 Tillgänglig och sammanhållen region ... 12

1 Uppdrag

1.1 Långsiktig ekonomisk uthållighet

1.1.1 Ett resultat i balans

Uppdrag	Status	Kommentar
Pendelbåtstrafik samfinansieras **Beskrivning** Nämnden ska se över om pendelbåtstrafik kan samfinansieras tillsammans med kommuner och/eller externa finansiärer **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	Ej påbörjad	**Tertial 1 2020** För att kunna se över om pendelbåtstrafiken kan samfinansieras med andra aktörer/intressenter behöver trafikförvaltningens pågående uppdrag att utforma framtidens skärgårdstrafik vara klart. Uppdraget kommer att visa på helheten och de förutsättningar som gäller för en god framtida sjötrafik. Utifrån utredningen kan olika frågor identifieras för att föra en dialog kring samfinansiering. Förvaltningen avser därför påbörja översyn om eventuell samfinansiering när uppdrag "Påbörja arbete med att forma framtidens skärgårdstrafik" är genomfört, vilket förväntas vara klart i slutet av 2020.

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	**Tertial 1 2020** Syftet med uppdraget är att genom investering säkerställa att tunnelbanesystemet blir konkurrenskraftigt, resurseffektivt och pålitligt. Målet är att identifiera tillkommande behov i **befintlig** kollektivtrafikanläggning till följd av utbyggd tunnelbana och föreslå hållbara investeringsåtgärder. Under våren 2020 kommer arbetet att samordnas med arbetet för att ta fram en uppdaterad utvecklingsplan för tunnelbanesystemet. Utöver utvecklingsplan kommer även en systembeskrivning för tunnelbanan, koncept för drift och underhåll liksom fördjupade beskrivningar av tunnelbanans mål, roll och förmåga att tas fram. Med detta som grund kommer behov av investeringsåtgärder att identifieras, analyseras och prioriteras. Utredningsbeslut fattades i trafiknämnden i juni 2019 (TN 2015-0990, TN). Underlag för beslut om inriktning och planering förväntas finnas tillgängligt under första halvåret 2021.
Planera för de åtgärder som är nödvändiga för att anpassa trafikstyrningssystemet för utbyggd tunnelbana. **Beskrivning** Inledningsvis ska trafiknämnden planera för de åtgärder som är	Pågående enligt plan	**Tertial 1 2020** Inriktningsbeslut avseende anpassning av trafikstyrningssystemen och ett delgenomförandebeslut för livstidsförlängning av gröna linjens signalsystem fattades i trafiknämnden i augusti 2019. Inom arbetet för att anpassa trafikstyrningen i

Uppdrag	Status	Kommentar
nödvändiga för att anpassa trafikstyrningssystemet för utbyggd tunnelbana, omhänderta konsekvenserna av att arbetet med ett nytt signalsystem på röd linje har avbrutits samt livstidsförlänga gröna linjens trafikstyrningssystem. Parallellt med åtgärder för att vidmakthålla nuvarande trafik ska nämnden påbörja en utredning om framtidens trafikstyrningssystem. **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag		tunnelbanesystemet har tre olika planeringstudier genomförts under 2019. För livstidsförlängning av gröna linjen togs ett första genomförandebeslut i augusti 2019 och ett andra genomförandebeslut planeras att tas i augusti 2020. Förhandlingar med nuvarande leverantör pågår parallellt med utveckling av nya komponenter. Livstidsförlängningen inklusive ett nytt underhållsavtal planeras slutföras till 2024. För nytt manöversystem på röd och blå linje planeras för ett genomförandebeslut i Q3 2020, och ett genomförande mellan 2021-2024. För effektiv trafikledning pågår slutförandet av planeringsstudien. Ett genomförandebeslut planeras till Q3 2020 och ett genomförande mellan 2021-2027. Parallellt pågår en studie för framtida trafikstyrning. Den på trafikförvaltningen pågående säkerhetsskyddsanalysen, med anledning av den nya säkerhetsskyddslagen, kan komma att påverka studiernas omfattning.

1.2 En hållbar regional utveckling

1.2.1 Social hållbarhet

Uppdrag	Status	Kommentar
Ta fram sociala konsekvensbeskrivningar som beslutsunderlag inför alla strategiska kollektivtrafikinvesteringar **Beskrivning** Trafiknämnden ska ta fram sociala konsekvensbeskrivningar som beslutsunderlag inför alla strategiska kollektivtrafikinvesteringar. **Diarienr** RS 2019-0829 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2020 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	▶ Pågående enligt plan	**Tertial 1 2020** Arbetet för att vägleda och stötta verksamheten att ta fram sociala konsekvensbeskrivningar pågår. Särskilt fokus har legat på barnkonsekvensanalyser i och med barnkonventionen som blivit lag 1 januari 2020. Det strategiska arbetet fortlöper parallellt med utveckling av arbetssätt för hållbarhetsbeslutsunderlag i riktlinjer för investeringar. Rapporteringsmall för sociala konsekvensbeskrivningar för användning i investeringsprojekt planeras att tas fram under tertial 2.
Upptäcka sexuella övergrepp på barn i it-miljön **Beskrivning** Nämnden ska under 2020 införa Region Stockholms lösning för att	✔ Avslutad	**Tertial 1 2020** Trafikförvaltningen har infört Region Stockholms lösning för att upptäcka sexuella övergrepp på barn i sin it-miljö.

Uppdrag	Status	Kommentar
upptäcka sexuella övergrepp på barn i sin it-miljö. **Diarienr** RS 2019-0829 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2020 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag		

1.2.2 Region Stockholms klimatpåverkan ska minska

Uppdrag	Status	Kommentar
Kommunicera att kollektivtrafik är ett grönt sätt att resa **Beskrivning** Regionen ska tydligt kommunicera att kollektivtrafik är ett grönt sätt att resa, däribland ska miljömärkning av kollektivtrafiken utredas. **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	▶ Pågående enligt plan	**Tertial 1 2020** Arbetet med att märka kollektivtrafiken i Stockholm med Naturskyddsföreningens (NF) "Bra Miljöval" går framåt. Under våren ser NF över sina kriterier då de reviderats och skärpts. Trafikförvaltningen (TF) för en tät dialog med NF som säkerställer att TF(minst) motsvarar kraven som ställs. När ansökningsprocessen öppnar, troligtvis i sensommar, skickar TF in en ansökan för SL-trafiken. Det gör att, förutsatt att TF godkänns, har möjligheten att miljömärka SL-trafiken under hösten 2020. En förutsättning för utrullning bör vara att vi ser en minskad smittspridning av Covid-19 och en mer normal situation med färre restriktioner i kollektivtrafiken. Märkningen är ett sätt att både bekräfta kloka resenärer som redan reser med oss – och locka nya. För att säkerställa ett effektivt genomförande i höst pågår en rad arbeten internt däribland: • Intern förankring samt samverkan med trafikutövare • Design av märkning till alla fordon samt planering för genomförande • Kommunikationsplanering (kort respektive lång sikt) SL-trafiken märks i steg 1. I steg 2, troligtvis under 2021, ska Waxholmsbolaget och sjötrafiken få samma märkning.

1.2.3 Samhällsviktiga funktioner upprätthålls vid extraordinära händelser och klimatförändringar

Uppdrag	Status	Kommentar
Se över möjligheten till att hemställa hos Länsstyrelsen om att uppgradera depåerna till skyddsobjekt **Beskrivning** Nämnden ska se över möjligheten till att hemställa hos Länsstyrelsen om att uppgradera depåerna till skyddsobjekt **Diarienr**	✔ Avslutad	**Tertial 1 2020** Trafikförvaltningen har haft möte med Länsstyrelsen och fått svaret att SL-trafikens viktigare depåer mycket väl skulle kunna blir klassade som skyddsobjekt om trafikförvaltningen kommer in med en sådan ansökan. Frågan kommer att hanteras vidare inom ramen för det pågående säkerhetsskyddsarbetet.

Uppdrag	Status	Kommentar
RS 2019-0829 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2020 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag		

1.2.4 Kärnverksamheten ska prioriteras

Uppdrag	Status	Kommentar
Trafiknämnden tar fram en effektiviseringsplan som ska implementeras för den egna verksamheten. **Beskrivning** För att bidra till målet om att frigöra skattepengar till kärnverksamhet och samtidigt skapa resurser för utvecklad trafik ska trafiknämnden ta fram en effektiviseringsplan som ska implementeras för den egna och administrativa verksamheten. **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	▶ Pågående enligt plan	**Tertial 1 2020** Under 2019 togs en effektiviseringsplan fram som inarbetades i budget 2020 med planår. Syftet med effektiviseringsplanen är för att frigöra resurser till kärnverksamheten. Ett första steg omfattar effektivisering av beställarorganisationen på 2 procent fördelad på personalkostnader, specialistkonsulter och övriga administrativa omkostnader. Ett mer långsiktigt arbete kring effektiviseringar har påbörjats inom fyra fokusområden; *köpt trafik* (översyn av trafikutbud och potential i pågående och kommande upphandlingar), *digitalisering* (prioritering av satsningar och hur dessa effektiviserar verksamheten och genererar intäkter) , *beställarorganisation och kompetensförsörjning* (benchmark internt och externt över hur trafikförvaltningen är bemannade och hur resurser används i förhållande till områden som behöver prioriteras)*, och affärsmodeller (analys av effekter av att förändra trafikförvaltningens nuvarande affärsmodell(er) över hur förvaltningens uppdrag säkerställs och utförs, exempelvis medfinansiering, reklamintäkter, biljettintäkter (företagsförsäljning), prioritering av investeringar.*

1.2.5 Hög innovations- och digitaliseringsgrad

Uppdrag	Status	Kommentar
Ta fram en handlingsplan för informationssäkerhet **Beskrivning** Under 2020 ta fram en handlingsplan för informationssäkerhet och etablera rutiner för uppföljning av denna, samt hålla ledningens genomgång. **Diarienr** RS 2019-0829 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2020 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	✔ Avslutad	**Tertial 1 2020** Handlingsplan för informationssäkerhet är fastställd av förvaltningschefen på trafikförvaltningen 2019-04-26.

1.2.6 Bidra till ett transporteffektivt samhälle i Stockholmsregionen

Uppdrag	Status	Kommentar
Framkomlighetskommissionens arbete ska trappas upp **Beskrivning** Framkomlighetskommissionens arbete ska trappas upp under 2019. Kommissionen ska utreda och föreslå ett paket av åtgärder som ökar framkomligheten och kortar restiderna med buss samt redovisa konsekvenser av och kostnader för dessa. Samarbetet ska identifiera knutar som måste lösas och lyfta dessa i arbetet. Åtgärderna som Framkomlighetskommissionen ska utreda och föreslå ska omfatta, men inte begränsas till, fler busskörfält, ökad signalljusprioritering, koordinerad planering vid vägarbeten och prioritering av kollektivtrafiken i vägrummet. Viktiga underliggande mål med Framkomlighetskommissionens arbete ska vara att möjliggöra Bus Rapid Transit-lösningar och ökad busstrafik på tvären samt snabbare innerstadstrafik. Framkomlighetskommissionen ska återrapportera uppdraget till trafiknämnden. **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	▶ Pågående enligt plan	**Tertial 1 2020** Kommissionen består av företrädare från Stockholms stad, Region Stockholm och Trafikverket. I kommissionens arbete 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. Ingående arbeten för 2020 är bl a: • *Studie - Svensk BRT-standard på linje 4 för att uppnå 20km/h inklusive hållplatsstopp* (gemensamt med Stockholms stad) enligt avsiktsförklaring från 13 december 2019, levereras under 2020. • *Stombussbokslut 2019* levereras under Q2 2020. Stombussbokslutet granskas under tertial 1 2020 inför färdigställande. • *Säkerställa ett samlat och kraftfullt genomförande av stomnätsplanen till 2030.* Under 2020 planeras uppstart av tre nya sträckningsstudier samt avslut av två stråkstudier och uppstart av tre stråkstudier utifrån stomnätsplanen. Levereras under 2020. • *Gemensam handlingsplan stombuss 2017-2021.* • Inom den med Stockholms stad gemensamma handlingsplan med syfte att förbättra framkomligheten och öka pålitligheten genomförs mindre trimningsåtgärder längs befintliga stombusslinjer i 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. Erfarenheterna från genomförda projekt visar att en förutsättning för att nå tydliga resultat är att genomföra större åtgärdspaket med ett flertal olika åtgärder, enstaka åtgärder kan lätt drunkna i allmänna framkomlighetsproblem och trafikstörningar. Körfält som är reserverade för busstrafiken ökar förutsättningarna för att hålla en jämn hastighet utan onödiga inbromsningar eller sidoförflyttningar. Aktiv prioritering av bussar i trafiksignaler är också ett effektivt sätt att öka bussarnas medelhastighet. Under 2020 genomförs åtgärdspaket för linje 172, 173, 176, 177 samt fortsatt arbete med innerstadens stombusslinjer. Målet är att korta restiden och öka pålitligheten. • *10 miljoner till framkomlighet*. Medel är avsatta i trafikförvaltningens budget 2019 och 2020. Trafikförvaltningen och trafikkontoret vid

Uppdrag	Status	Kommentar
		Stockholms stad, har skrivit ett genomförandeavtal för ändamålet. Avtalet innebär i korthet att trafikförvaltningen betalar för ett antal av Stockholms stads vägåtgärder för ökad framkomlighet för busstrafiken.
Ansvar för replipunkterna **Beskrivning** Tillväxt- och regionplanenämnden ska också, tillsammans med Trafiknämnden tydliggöra hur ansvar för replipunkterna ska hanteras. **Diarienr** RS 2019-0829 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2020 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	Pågående enligt plan	**Tertial 1 2020** Region Stockholm medfinansierar projektet Replipunktslyftet som länsstyrelsen leder och där Region Stockholm deltar. Målet med Replipunktslyftet är att genom bred samverkan utveckla länets replipunkter och utreda vilken aktör som ansvarar för vilket område vid replipunkterna. I projektet genomförs en genomgående inventering av samtliga 11 replipunkter och en plattform skapas för dialog och samverkan mellan de olika aktörerna för att gemensamt skapa en vision kring vad för service en replipunkt bör kunna erbjuda och därefter genomdriva nödvändiga insatser. I en första fas har en inventeringsrapport tagits fram. Med den som utgångspunkt ska projektet lösa osäkerheten kring respektive replipunkts geografiska avgränsning och klargöra ansvarig aktör för respektive del vid replipunkterna. Trafikförvaltningen arbetar även inom trafikförändringsprocessen med att se över tidtabeller mellan sjötrafik och anslutande busstrafik så att de ska ha så bra passning som möjligt.

1.3 Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem

1.3.1 Attraktiva resor

Uppdrag	Status	Kommentar
Utveckla service och intäkter i kollektivtrafiken **Beskrivning** För att utveckla såväl service som intäkter i kollektivtrafiken ska möjligheten till exempelvis butiker, kiosker, källsortering och reklam i anslutning till kollektivtrafiken utvecklas. Trafiknämnden ska under 2019 ta fram en utvecklingsstrategi för kollektivtrafikens kompletterande service och intäkter kopplat till detta. **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	Pågående med avvikelse	**Tertial 1 2020** Trafikförvaltningen har genomfört utredningar, analyser samt tagit fram rekommendationer för utökad service och ökade intäkter från befintliga och tillkommande ytor i kollektivtrafikens miljöer. Förslag till beslut om utvecklingsstrategi förbereds till trafiknämnden under våren 2020.

Uppdrag	Status	Kommentar
Upphandla och på prov installera plattformsbarriärer **Beskrivning** Trafiknämnden ska under 2019 upphandla och på prov installera plattformsbarriärer på två tunnelbanestationer. **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	Pågående med avvikelse	**Tertial 1 2020** Trafikförvaltningen föreslog i slutet på 2019 och fick beslut om att genomföra fullskaletest av plattformsbarriärer på en inomhusstation under våren 2021. Planen var att under Q1 2020 gå ut med upphandlingsdokumentation avseende plattformsbarriärer på en inomhusstation. Pga rådande världsläge med Corona och att samtliga potentiella leverantörer befinner sig i Sydkorea, Frankrike, Schweiz samt Tyskland har utskick av upphandlingsunderlag tillfälligt pausats. Effekterna av detta blir en förskjuten tidplan samt risk för ökade kostnader. Den ekonomiska kalkylen har redan från början innehållit stora osäkerheter då det är första gången ett fullskaletest genomförs i Tunnelbanan. Corona medför att dessa osäkerheter ökar.
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. **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	Pågående enligt plan	**Tertial 1 2020** Under året ska två deluppdrag genomföras för att skapa en grundplattform i arbetet med kombinationsresor. **Det första deluppdraget** berör arbetet med att utveckla metod för att mäta kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik. Syftet med deluppdraget är att kunna följa utvecklingen av kombinationsresor i kvantitativa mått och att bidra med underlag till det årliga regionala cykelbokslutet som det regionala cykelkansliet ansvarar för. Deluppdraget avslutas efter sommaren 2020. **Det andra deluppdraget** handlar om att säkra cykelperspektivet i trafikförvaltningens styrande och stödjande dokument. Genom en översyn av ovanstående dokument kan brister i och/eller behov av cykelperspektiv i t.ex. riktlinjer, strategier och handböcker identifieras. Under *det första tertialet* har det första deluppdraget förberetts och resurser har tillsatts för uppdraget att utreda och återkomma med förslag på metod och nyckeltal gällande uppföljning av kombinationsresor till sommaren 2020.
Utreda påstigning genom bussens alla dörrar **Beskrivning** Trafiknämnden ska under 2019 utreda påstigning genom bussens alla dörrar på stombusslinjerna. **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	Pågående enligt plan	**Tertial 1 2020** Ett arbete pågår med nulägesanalys av hållplatstid för stombussarna samt möjliga effekter iform av förkortad total restid vid påstigning genom bussens alla dörrar. De samhällsekonomiska effekterna samt möjlig påverkan av resande utan biljett kommer att studeras på övergripande nivå. Rapporten beräknas bli klar under våren 2020.
Samordning av utvecklingen av smarta mobilitetslösningar i Stockholmsregionen	Pågående med	**Tertial 1 2020** Trafikförvaltningen håller en ledande roll i att testa och lära gällande utvecklingen av smarta mobilitetslösningar. Pågående piloter av kombinerad mobilitet via UbiGo och

Uppdrag	Status	Kommentar
Beskrivning Trafiknämnden ska under 2019 lämna förslag på hur Region Stockholm kan ta en ledande roll i samordning av utvecklingen av smarta mobilitetslösningar i Stockholmsregionen som tillgodoser behov av resande från dörr till dörr. **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	avvikelse	Travis ihop med externa aktörer och berörda kommuner ger nyttiga erfarenheter. Deltagande i samarbeten via främst K2, Energimyndigheten, KTH och kommuner ger kunskap om möjlig framtida utveckling. Deltagande i omvärldsbevakning via svenska, nordiska och internationella forum fyller på med kunskap om delar som inte testas i region Stockholm.
Försök med digitala försäljningsombud **Beskrivning** Trafiknämnden under 2019 ska låta genomföra försök med digitala försäljningsombud. **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	Pågående med avvikelse	**Tertial 1 2020** En pilot med digital återförsäljning inom kombinerad mobilitet via Travis app pågår. Digital försäljning av biljetter sker inom SL app och Movingo app. Möjligheten till ytterligare piloter begränsas av brist på tekniska utvecklingsresurser. Utredning av alternativ och juridiska möjligheter tillsammans med lärdomar och kunskap och krav från omvärlden ger en god bild av krav och behov för framtida digital återförsäljning. Trafikförvaltningen avser att rapportera uppdraget till trafiknämnden under första halvåret 2020.
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	Ej påbörjad	**Tertial 1 2020** En arbetsgrupp ska utreda möjligheten att utveckla en station kommersiellt. Arbetsgruppen ska titta på olika alternativ inklusive egen utveckling samt att låta en operatör leda arbetet. Efter utredning ska en pilot genomföras på en/fåtal lämpliga stationer tillsammans med lämpliga aktörer. På grund av Covid-19 har arbetet ej påbörjats.
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 **Diarienr** RS 2019-0829	Pågående enligt plan	**Tertial 1 2020** Genom ökad regularitet, en tydlig prioritet av framkomlighet och trafikantfrämjande åtgärder ska innerstadens stombussar med särskilt fokus på stombuss 4 uppnå en högre genomsnittlig hastighet inklusive kortare hållplatsstopp. En utredning av stombuss 4 pågår i enlighet med undertecknad avsiktsförklaring (2019-12-13) i framkomlighetskommissionen. Utgångspunkt är bedömningsverktyg för svensk BRT-standard och sikte på att möjliggöra en expressbuss. Avrapportering om

Uppdrag	Status	Kommentar
Beslutat av Regionfullmäktige 2020 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag		utredningens framdrift sker till framkomlighetskommissionen kontinuerligt. En workshop är genomförd med deltagande från trafikförvaltningen, Stockholms stad och bussoperatören. Arbetet med sträckorna Odengatan och Hornsgatan ska vara klart under våren 2020 och åtgärdsförslag för dessa sträckor är nu ute på granskning hos organisationerna. Hela linjesträckningen ska vara utredd under 2020.

1.3.2 Effektiva resor

Uppdrag	Status	Kommentar
Åtgärder för att öka kollektivtrafikens attraktivitet ska utredas. **Beskrivning** Åtgärder för att öka kollektivtrafikens attraktivitet och andelar av de motoriserade resorna ska utredas. **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	▶ Pågående enligt plan	**Tertial 1 2020** Trafikförvaltningen har sedan tidigare arbetet med att utforma en plan för att öka kollektivtrafikens marknadsandelar. Utöver detta har trafikförvaltningen genomfört en studie om kollektivtrafikens marknadsförutsättningar. Uppdraget planeras för att rapporteras till trafiknämnden våren 2021. Det är osäkert hur och i vilken omfattning Covid -19 kommer påverka det framtida resandet och kollektivtrafikens attraktivitet.
Ta fram en uppdaterad utvecklingsplan för tunnelbanesystemet **Beskrivning** Nämnden ska utifrån den genomförda systemanalysen av tunnelbanan ta fram en uppdaterad utvecklingsplan som identifierar nödvändiga investeringar för att säkerställa tunnelbanans ökade nytta. **Diarienr** RS 2019-0829 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2020 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	▶ Pågående enligt plan	**Tertial 1 2020** I utvecklingsplanen identifieras olika handlingsalternativ utifrån livscykelkostnad, riskminimering och måluppfyllnad för tunnelbanesystemet över tid. Utöver utvecklingsplan kommer även en systembeskrivning för tunnelbanan, koncept för drift och underhåll liksom fördjupade beskrivningar av tunnelbanans mål, roll och förmåga att tas fram, som grund för utvecklingsplanen. Utvecklingsplanen beräknas att färdigställas under 2020.
Säkerställa en effektivare och mer kapacitetsstark drift och bättre upphandlingar för pendelbåtstrafiken **Beskrivning** För att säkerställa en effektivare och mer kapacitetsstark drift och bättre upphandlingar ska TN under	▶ Pågående enligt plan	**Tertial 1 2020** Arbete pågår med en analys av de tre tillvägagångssätt som är möjliga gällande disponibelt tonnage för sjötrafik: eget ägande, leasing eller genom avtal med operatör. Analysen ska ligga till grund för de vägval nämnden måste göra inför upphandling av pendelbåtstrafiken. Arbetet planeras att återrapporteras till trafiknämnden under 2020.

Uppdrag	Status	Kommentar
2020 fatta nödvändiga beslut som möjliggör att ett tonnage är disponibelt för pendelbåtstrafiken till årsskiftet 2024/2025. **Diarienr** RS 2019-0829 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2020 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag		
Ta fram mätetal för effektivitet, produktivitet och nytta vid satsningar **Beskrivning** Trafiknämnden ska ta fram mätetal för effektivitet, produktivitet och nytta vid satsningar så att rätt trafik på rätt plats vid rätt tillfälle prioriteras utifrån tillgängliga resurser. **Diarienr** RS 2019-0829 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2020 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	▶ Pågående enligt plan	**Tertial 1 2020** För att trafikförvaltningen ska kunna ta fram mätetal för effektivitet, produktivitet och nytta vid nya satsningar behöver förutsättningar skapas för analys. En arbetsgrupp är utsedd och arbetet är påbörjat. Pågående aktiviteter: • Slutföra QlikSense Analysplattform Trafik för alla trafikslag för att skapa förutsättningar att mäta effektivitet och produktivitet • Definiera och visualisera relevanta nyckeltal och mätmetoder för yttre effektivitet, inre effektivitet och produktivitet • Dela upp linjer i Trafikkoncept enligt RiPlan och analysera data och nyckeltal för respektive koncept

1.3.3 Tillgänglig och sammanhållen region

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	**Tertial 1 2020** Arbetet med att ta fram genomförandeavtal för Roslagsbanan till City och Spårväg syd är påbörjat i och med den överenskomna förskotteringen av investeringsmedel. Avtalet förväntas bli klart efter de tre år som förskotteringsmedlen avser. Genomförandeavtal för Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan och Tunnelbanestation Hagalund ska tas fram av förvaltning utbyggd tunnelbana.
Nya koncept för kollektivtrafik på landsbygden **Beskrivning** att uppdra åt trafiknämnden att	▶ Pågående enligt plan	**Tertial 1 2020** Uppdraget genomförs inom ramen för delrapportering (trafikkoncept) av Kollektivtrafikplan 2050 samt i tillämpliga fall införs i samband med kommande

Uppdrag	Status	Kommentar
efter utvärdering av genomförda pilotförsök med anropsstyrd trafik föreslå nya koncept och riktlinjer för kollektivtrafik på landsbygden **Diarienr** LS 2017-0452 Mål och budget 2018 nr 46 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2018 **Uppdragstyp** Beslut budget		trafikupphandlingar som har avrapporterats i förekommande planeringsstudier. Delrapporteringen av Kollektivtrafikplan 2050 genomförs till trafiknämnden under första halvåret 2020.
Tillträde kommersiella aktörer i SL:s reseplanerare **Beskrivning** att uppdra åt trafiknämnden att under 2018 pröva att ge tillträde för kommersiella aktörer inom såväl land- som sjötrafik i SL:s reseplanerare **Diarienr** LS 2017-0452 Mål och budget 2018 nr 47 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2018 **Uppdragstyp** Beslut budget	✔ Avslutad	**Tertial 1 2020** Under 2019 lanserades funktionen på SL.se och Waxholmsbolaget.se. Under första tertialet 2020 har funktionen lanserats i SL-appen och uppdraget är därmed slutfört.
Slutföra utredning om kollektivtrafikförsörjningen av Norra Djurgårdsstaden. **Beskrivning** Under 2019 ska nämnden slutföra en utredning om kollektivtrafikförsörjningen av den framväxande Norra Djurgårdsstaden. Med denna som grund ska nämnden ta initiativ till att bjuda in Stockholm stad och Lidingö stad till dialog för att gemensamt kunna planera, finansiera och genomföra en kapacitetsstark kollektivtrafikförsörjning som återspeglar ambitionerna för bostadsutbyggnaden i Norra Djurgårdsstaden. En förlängning av Spårväg City till Ropsten särskilt ska prövas. Om Lidingö stad eller Stockholm stad är beredda att förskottera eller bidra ekonomiskt till projektets förverkligande så ska detta bejakas. **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för	▶ Pågående enligt plan	**Tertial 1 2020** Utredningen är avslutad. Vissa kompletteringar har gjorts under första kvartalet 2020 avseende ekonomiskt underlag utifrån krav på fasen åtgärdsval enligt Riktlinje investeringar. Slutrapportering planeras till trafiknämnden under första halvåret 2020.

Uppdrag	Status	Kommentar
Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag		
Påbörja arbete med att forma framtidens skärgårdstrafik **Beskrivning** Under mandatperioden ska trafiknämnden påbörja arbete med att forma framtidens skärgårdstrafik. Utredningen ska omfatta både trafikens upplägg, finansiering och framtidens tonnage. Utredningsarbetet ska ske i nära dialog och tillsammans med boende och näringsidkare i skärgården. **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	▶ Pågående enligt plan	**Tertial 1 2020** Arbetet med att forma framtidens skärgårdstrafik pågår. Utredningen ska omfatta både trafikens upplägg, finansiering och framtidens tonnage. Framtidens tonnage omfattar även frågor kring pendelbåtstrafiken. Utredningsarbetet sker i nära dialog och tillsammans med kommuner, boende och näringsidkare i skärgården. Samråd har genomförts och ett framarbetat förslag för framtida inriktning för sjötrafiken kommer att gå ut på remiss i maj månad med remisstid till september. Därefter påbörjas fas två vilket är en tonnageutredning. Fas ett, inriktning av framtida sjötrafik, planeras för beslut i trafiknämnden i december.

Region Stockholm

Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

Bilaga A2 Aktivitet

Tertial 1 2020

Innehållsförteckning

1 Aktivitet 3
1.1 Långsiktig ekonomisk uthållighet 3
1.1.1 Hållbar investeringsutveckling 3
1.2 En hållbar regional utveckling 3
1.2.1 Samhällsviktiga funktioner upprätthålls vid extraordinära händelser och klimatförändringar 3
1.2.2 Hög innovations- och digitaliseringsgrad 4
1.2.3 Bidra till ett transporteffektivt samhälle i Stockholmsregionen 4
1.3 Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem 5
1.3.1 Attraktiva resor 5
1.3.2 Trygga resor 8
1.3.3 Hållbara resor 11
1.3.4 Tillgänglig och sammanhållen region 12

1 Aktivitet

1.1 Långsiktig ekonomisk uthållighet

1.1.1 Hållbar investeringsutveckling

Aktivitet	Status	Kommentar
Förnya genomförandebeslut om bussterminalen Slussen **Beskrivning** Förnya genomförandebeslut om bussterminalen Slussen **Beslutat av** Nämnd	✔ Avslutad	**Tertial 1 2020** Förnyat genomförandebeslut erhölls hösten 2019.
Förnya genomförandebeslut av Rissne tunnelbanedepå **Beskrivning** Förnya genomförandebesluy av Rissne tunnelbanedepå **Beslutat av** Nämnd	▶ Pågående enligt plan	**Tertial 1 2020** Beslutet för genomförande av Rissne Tunnelbanedepå togs Q4 2019. Projektet är i uppstartsfas och ett förnyat beslut med reducerad omfattning kommer att behövas under Q3 2020.

1.2 En hållbar regional utveckling

1.2.1 Samhällsviktiga funktioner upprätthålls vid extraordinära händelser och klimatförändringar

Aktivitet	Status	Kommentar
Etablera rutiner för rapportering av incidenter till nämnder med rapporteringsplikt **Beskrivning** Utreda beroenden och vid behov etablera rutiner för rapportering av incidenter till nämnder med rapporteringsplikt enligt lagen och förordningen om informationssäkerhet för samhällsviktiga och digitala tjänster samt dataskyddsförordningen. **Beslutat av** Nämnd	▶ Pågående enligt plan	**Tertial 1 2020** Redan idag är rutiner upprättade för regelbunden incidentrapportering till FC inom personuppgiftsområdet. Dialog pågår om lämplig rapportering till nämnderna.

1.2.2 Hög innovations- och digitaliseringsgrad

Aktivitet	Status	Kommentar
Samverka med regionstyrelsen och externa aktörer för att möjliggöra utveckling och tillämpning av artificiell intellegens, robotisering och automatisering och delta i test- och demonstrationsmiljöer när det finns en tydlig verksamhets- och användarnytta. **Beskrivning** I enlighet med Region Stockholms ambition att stärka forskning, innovation och utveckling ska trafiknämnden samverka med regionstyrelsen och externa aktörer för att möjliggöra utveckling och tillämpning av artificiell intelligens, robotisering och automatisering, bland annat genom att delta i högkvalitativa test- och demonstrationsmiljöer när det finns en tydlig verksamhets- och användarnytta. **Beslutat av** Nämnd	Pågående enligt plan	**Tertial 1 2020** Trafikförvaltningen utformar en ny Forskning- och Innovationsplan för åren 2020-2024. I planen beskrivs hur trafikförvaltningen systematiskt arbetar med samverkan med regionstyrelsen och externa aktörer. Som en del i detta ska trafikförvaltningen delta i högkvalitativa test- och demonstrationsmiljöer där det finns en tydlig verksamhets- och användarnytta. Under tertial 1 2020 har ingen testmiljö startat igång.
Utveckla avtals-och uppföljningsprocesser med krav på informationssäkerhet **Beskrivning** Säkerställa att en ändamålsenlig informationssäkerhetsnivå, i enlighet med Region Stockholm krav, finns vid utkontraktering av verksamhet och att en systematisk uppföljning av kravuppfyllnad sker löpande av avtalsansvariga. **Beslutat av** Nämnd	Pågående med avvikelse	**Tertial 1 2020** Att säkerställa att en ändamålsenlig informationssäkerhetsnivå, i enlighet med Region Stockholm krav, finns vid utkontraktering av verksamhet och att en systematisk uppföljning av kravuppfyllnad sker löpande av avtalsansvariga och inarbetas i processarbete för framåtriktade arbete. För befintliga avtal är bedömning och implementation av nya krav mer utmanande. Bedömning måste ske avtal för avtal om de nya informationssäkerhetskraven på ett rimligt sätt kan inarbetas i befintliga avtal, med hänsyn till kvarvarande avtalstid, kostnad för att implementera och formell möjlighet enligt avtalet att tillföra nya krav.

1.2.3 Bidra till ett transporteffektivt samhälle i Stockholmsregionen

Aktivitet	Status	Kommentar
Utveckla nybyggaröverenskommelser **Beskrivning** I det längre perspektivet förutsätter attraktiva resor att	Ej påbörjad	**Tertial 1 2020** Under hösten 2020 avser trafikförvaltningen starta arbetet med att utveckla nybyggaröverenskommelser utifrån i den initiala utredningen och i likhet med den samverkan som genomförs för utveckling av kollektivtrafik i Barkarby. Uppdraget innebär att kollektivtrafiken samplaneras med

Aktivitet	Status	Kommentar
kollektivtrafikens utveckling samplaneras med aktörer som ansvarar för bland annat bostadsplanering, övrig transportinfrastruktur och utbyggnad av service. En viktig del i detta är arbetet med att utveckla nybyggaröverenskommelser. Denna samplanering måste i ökad utsträckning inkludera Stockholmsregionens tekniska försörjningssystem. **Beslutat av** Nämnd		aktörer som ansvarar för bland annat bostadsplanering, övrig transportinfrastruktur och utbyggnad av service.
Vara en aktiv part i Stockholmsregionens cykelplanering **Beskrivning** Trafiknämnden ska vara en aktiv part i Stockholmsregionens cykelplanering. Detta inkluderar att underlätta för samplanering av kollektivtrafikresor, cykelresor och lånecykelsystem och på så sätt möjliggöra för fler kombinationsresor. **Beslutat av** Nämnd	▶ Pågående enligt plan	**Tertial 1 2020** Under första tertialet har trafikförvaltningen deltagit i arbetet med att revidera den regionala cykelplanen. Arbetet leds av det regionala cykelkansliet på tillväxt- och regionplaneförvaltningen. Trafikförvaltningen har även deltagit på flera av de workshops som anordnats inom ramen för revideringen av cykelplanen. Därutöver deltar trafikförvaltningen i Region Stockholms arbetsgrupp för cykelfrågor (som leds av cykelkansliet). Där sker informationsutbyte mellan förvaltningar kring respektive arbete med cykelrelaterade frågor. (Se uppdrag *Utreda förbättrad möjlighet att integrera cykel i kollektivtrafiken* för information om pågående utredningar). Avseende kombinationsresor med lånecyklar och kollektivtrafik behöver trafikförvaltningen invänta pågående överklagan gällande Stockholm stads upphandling av lånecyklar. Arbetet väntas återupptas när stadens upphandling är klar och godkänd.

1.3 Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem

1.3.1 Attraktiva resor

Aktivitet	Status	Kommentar
Fortsätta arbeta för förändrad lagstiftning i syfte att öka tillförlitligheten i pendeltågstrafiken **Beskrivning** Regeringen behöver ta ett större ansvar för järnvägens tillförlitlighet. Detta i allt från systemförbättringar i form av höjda kvalitetsavgifter, motverka spårspring, ge företräde	▶ Pågående enligt plan	**Tertial 1 2020** Handläggare utsedd och handlingsplan framtagen.

Aktivitet	Status	Kommentar
för pendeltågstrafiken samt att överföra ansvaret för trafikinformation till Region Stockholm. Likväl har trafiknämnden stora kostnader för ersättningstrafik, tillfälliga personalinsatser, kundservicefunktioner och andra kostnader för vilka staten borde ha skadeståndsansvar. Trafiknämnden ska fortsätta arbeta för förändrad lagstiftning i syfte att öka tillförlitligheten i pendeltågstrafiken. **Beslutat av** Nämnd		
Vara pådrivande gentemot staten för att skapa rättsliga möjligheter att sätta upp kameror på bussar **Beskrivning** Trafiknämnden ska vara pådrivande gentemot staten för att skapa rättsliga möjligheter att sätta upp kameror på bussar i syfte att bistå polis och väghållare i att bötfälla bilar som stannar eller kör i busskörfält och cykelbanor. Som ett led i detta ska nämnden också verka för att ändra parkeringslagstiftningen så att fler som parkerar i bussfiler bötfälls. **Beslutat av** Nämnd	▶ Pågående enligt plan	**Tertial 1 2020** Handläggare utsedd och handlingsplan framtagen.
Samverkan med trafikverket och MTR avseende pendeltågstrafiken **Beskrivning** Trafikverket, MTR och SL inledde under 2018 ett gemensamt arbete för att pendeltågen i Stockholm ska komma fram i tid. Tillsammans identifierades åtgärder som får störst effekt i systemet avseende punktlighet, störningshantering och trafikinformation. Exempel på resultat hittills är minskat antal växelfel till följd av utökat förebyggande underhåll på över 70 växlar i pendeltågsområdet. Under 2019 har också ett antal utpekade	▶ Pågående enligt plan	**Tertial 1 2020** Samarbetsavtal mellan Trafikverket, MTR och trafikförvaltningen har tecknats och arbetet fortskrider bla inom områden kring punktlighet, störningsinformation och förebyggande underhåll.

Aktivitet	Status	Kommentar
områden fått särskild bevakning, vilket lett till kraftigt minskade antal fel. Exempelvis har antalet förseningsminuter kopplat till Älvsjö ställverksområde minskat för all tågtrafik med mer än 75 procent under 2019. **Beslutat av** Nämnd		
Förbättra den digitala realtids- och trafikstörningsinformationen **Beskrivning** Realtidsinformationen ska vara lättillgänglig och tydlig. Det är av stor vikt att trafiknämnden ansvarar för trafikinformationen när det gäller Region Stockholms kollektivtrafik både vid planerade eller oplanerade händelser och att resenärerna får god service och trafikinformation. **Beslutat av** Nämnd	Pågående enligt plan	**Tertial 1 2020** Under första tertialet har en tät dialog förts såväl internt inom Trafikförvaltningen samt tillsammans med samtliga Trafikutövare för att säkerställa rätt framdrift i att realtidsinformationen ska vara lättillgänglig och tydlig. Under andra tertialet lanseras en ny version av SL-appen och SL.se vilket ger våra resenärer tillgängligare och tydligare trafikinformation samtidigt som vi också tillhandahåller en bättre service – inte minst i digitala kanaler. Utvecklingen fortsätter och en rad förbättringar presenteras under 2020 – däribland fler biljetter i SL-app, bättre språkstöd på sl.se och fler ytor för fördjupad information kring planerade och kommande störningar. Ytterligare arbete görs för att utveckla och digitala realtids- och trafikstörningsinformationen.
Försök med månatliga autogirobetalningar vid tecknande av årskort för studenter **Beskrivning** Försök med månatliga automatiska betalningar vid tecknande av årskort för studenter. Syftet är att erbjuda studenter en form av prenumerationstjänst för att få fler att åka kollektivt, och belöna vaneresenärer. För studenten innebär det en förenklad hantering och lägre månadskostnad i jämförelse med den nuvarande trettiodagarsbiljetten. **Beslutat av** Nämnd	Pågående enligt plan	**Tertial 1 2020** Leverantörerna av de tjänster som berörs är informerade. Tjänsten är inplanerade i en release i September. Kompletteringar av kravställning behövs, kundresan på sl.se visualiserad av EVRY skall användas som input till krav.
Försök med möjlighet att medföra cykel på lokalbanor under lågtrafik **Beskrivning** Arbetet med att utreda integrering av cykel i kollektivtrafiken ska fortsätta genom att testa	Pågående med avvikelse	**Tertial 1 2020** Planering pågår inkluderande olika praktiska försök med hittillsvarande inriktning att möjliggöra att ta med cykel på Roslagsbanan i lågtrafik. Planeringsarbetet görs tillsammans med trafikutövaren och inkluderar riskanalyser med syfte att bedöma förutsättningarna,

Aktivitet	Status	Kommentar
möjligheten att medföra cykel på lokalbanor under lågtrafik med liknande regler som för medtagande av cykel på pendeltåget. **Beslutat av** Nämnd		inklusive att kartlägga eventuella behov av anpassningar av fordon och/eller ombordbemanning.

1.3.2 Trygga resor

Aktivitet	Status	Kommentar
Fortsätta verka för att få tillbaka polisen i kollektivtrafiken och tunnelbanan **Beskrivning** Polisen har under senare tid minskat sin närvaro i kollektivtrafiken i Stockholmsregionen. Från ett par hundra poliser avsatta att arbeta i tunnelbanan för tio år sedan, till dagens obefintliga antal särskilt utsedda tunnelbanepoliser. Trafiknämnden ska därför verka för att få tillbaka polisen i kollektivtrafiken och tunnelbanan. **Beslutat av** Nämnd	Pågående med avvikelse	**Tertial 1 2020** Dialog har inletts med Polismyndigheten. Tanken är att genom ett samverkansavtal mellan Regionen och Polismyndigheten öka polisnärvaron i trafiksystemet. Möten har tyvärr blivit inställda pga hög arbetsbelastning hos polisen och coronasituationen.
Fortsatt höga ambitioner för trygghetsarbetet **Beskrivning** Ett fortsatt trygghetsarbete är av yttersta vikt för en attraktiv kollektivtrafik. Över tid har den upplevda tryggheten i kollektivtrafiken ökat. Otryggheten påverkar dock människors resande och val av färdmedel. Statistiken visar att alltför många resenärer känner sig otrygga när de reser ensamma i kollektivtrafiken under kvällar och nätter. Särskilt utmärkande är att kvinnor känner sig mer otrygga. Därför är fortsatta trygghetsinsatser, särskilt för att öka kvinnors trygghet, viktiga. **Beslutat av**	Pågående enligt plan	**Tertial 1 2020** För att öka tryggheten för resenärer i kollektivtrafiken, med fokus kvällar och nätter, utökas trygghetsresurser i särskilt utsatta områden. Samverkan genomförs med exempelvis kommuner och polis för att fokusera på särskilt utsatta individer och grupper. Tydligare kravställning om trygghet genomförs inför framtida trafikavtal och i trygghetsresursavtal, exempelvis med krav på förstärkta utbildningspaketet med kunskap om särskilt utsatta individer och grupper, tillgänglighet, mångfald etc. Ett annat exempel på utvecklad kravställning är att alltmer öka synligheten av personal kvällar och nätter ombord på fordon såväl som på station/ hållplats. Lansering av Trygghetschatt kopplad till Trygghetscentralen pågår och är en viktig aktivitet som ska bidra till ökad trygghet för resenärer oavsett trafikslag eller tid på dygnet. Vidare är samverkansavtal med civila organisationer under utformning. Detta är exempel på ytterligare en satsning för att möta olika resenärers behov av ökad trygghet. Utöver dessa åtgärder planeras under året särskilda trygghetsinsatser i kollektivtrafiken med fokus på kvinnor samt särskilda trygghetsundersökningar för att identifiera

Aktivitet	Status	Kommentar
Nämnd		vad som påverkar otrygghet.
Utveckla trygghetscentralen och bygga ut trygghetskameror i trafiken **Beskrivning** Region Stockholm ska fortsätta arbetet med att utveckla trygghetscentralen och införa och bygga ut trygghetskameror i trafiken. För att bättre motverka otrygghet och osäkerhet i kollektivtrafiken ska Region Stockholm fortsatt ha höga ambitioner avseende kameraövervakning i och runt stationsmiljöerna, men även ombord på kollektivtrafikens fordon. **Beslutat av** Nämnd	▶ Pågående enligt plan	**Tertial 1 2020** Arbetet med att utveckla tryggheten och trygghetscentralens arbete fortsätter. • Trygghetschatten kommer att implementeras under hösten 2020. • Live-kamera från spårfordon utvecklas för implementering sent 2020 och 2021. • Videoanalys som ger larm vid spårbeträdande kommer att utvecklas och implementeras under hösten 2020. Nya regeringsbeslut inväntas gällande kameralagens applicering i kollektivtrafiken.
Samverka med fastighetsägare och kommuner för tryggare miljöer i anslutning till stationer **Beskrivning** För att möjliggöra att kollektivtrafikens resenärer ska känna sig trygga under hela resan från dörr till dörr ska trafiknämnden samverka med fastighetsägare och kommuner för att bland annat utkräva tryggare miljöer i anslutning till stationer och perronger, exempelvis avseende belysning och snöröjning samt stärka samverkan i andra frågor som ökar tryggheten för resenärerna. **Beslutat av** Nämnd	▶ Pågående enligt plan	**Tertial 1 2020** Identifiering av intressenter för samverkan har genomförts. Samverkan med fastighetsägare och kommuner med målet att öka tryggheten i och i anslutning till kollektivtrafiken pågår. Detta har bidragit till ökad kunskap om hur respektive organisation kan bidra till en ökad trygghet med fokus på särskilt utsatta områden. Åtgärder som utökad bevakning, belysning och tekniska stödåtgärder (bl.a. kameraövervakning) har identifierats och kan genomföras av respektive aktör. För varje särskilt utsatt område som har identifierats genomförs en gemensam trygghetsanalys och en "tryggstationsbesiktning" för att definiera de åtgärder som behöver vidtas. För att ytterligare öka samverkansförmågan inom trafikförvaltningen pågår nu ett arbete internt med att fördela trygghetsaktiviteter så att uppdrag kopplas till ansvarsområde/funktion. Detta medför enklare kontaktvägar in från externa samverkansaktörer samt att uppföljning av aktiviteter genomförs enligt överenskommelser.
Försök med flexibla nattstopp i busstrafiken **Beskrivning** Utifrån de erfarenheter som drogs under 2019 års försök ska ett försök med flexibla nattstopp genomföras på en linje med längre	▬ Ej påbörjad	**Tertial 1 2020** Nytt försök planerat för hösten 2020.

Aktivitet	Status	Kommentar
avstånd mellan hållplatserna. **Beslutat av** Nämnd		
Tillgängliggöra kollektivtrafikens ytor för kulturaktörer **Beskrivning** Fortsätta arbetet med att tillgängliggöra kollektivtrafikens ytor för kulturaktörer i syfte att öka den upplevda tryggheten för både personal och resenärer. **Beslutat av** Nämnd	▶ Pågående enligt plan	**Tertial 1 2020** Arbetet med att förbättrad upplevelse av konsten och stationerna i Citybanan genom förbättrad ljussättningen för konst på stationer Stockholm City och Stockholm Odenplan fortskrider framåt planenligt. Ljusrampen i Myntinkastet håller på att tillverkas. Kulturförvaltningen har producerat sin första utställning för projektet Konstväxlingar. På Mariatorget visas nu fotografier av Carrie Mae Weem ur hennes fotoserie *Kitchen Table Series* från 1990. Utställningen hänger till mars 2021. Samarbetet mellan TF och Kuf har på det stora hela gått smidigt. Nästkommande utställningar på stationerna Zinkensdamm, Gärdet och Slussen har premiär i september. Arbetet med att byta ut befintliga konstskyltar har pausats. Textbearbetning och design blev färdigställt under mars, men avvaktar med beställning och montage av skyltar till i höst. Restaurering av *Tekniktornet Odenplan* av Leif Bolter och *Pendlarkatedralen* av Karin Lind fortsätter enligt tidplan. Restaureringen av *Rörlig Rymd* av Thomas Bernstrand har blivit fördröjd.
Tillsammans med Trafikverket rusta upp vissa pendeltågsstationer och planeringsfasen kring pendeltågsstatioerna Märsta, Sundbyberg, Årstaberg och Södertälje C ska fortsätta. **Beskrivning** Tillsammans med Trafikverket rusta upp vissa pendeltågsstationer och planeringsfasen kring pendeltågsstatioerna Märsta, Sundbyberg, Årstaberg och Södertälje C ska fortsätta. **Beslutat av** Nämnd	▶ Pågående enligt plan	**Tertial 1 2020** Det pågår arbeten kring ett flertal pendeltågsstationer i samverkan med Trafikverket och respektive berörd kommun; Märsta, Sundbyberg, Årstaberg och Södertälje C. Arbetet med pendeltågsstationerna befinner sig i olika faser. Diskussioner pågår även för stationerna i Häggvik, Flemingsberg och Tullinge. Märsta Pendeltågsstation - genomförandebeslut pågår. Arbetet kräver godkännande av Sigtuna kommun Södertälje C - framtagande av genomförandeavtal med Södertälje kommun, framtagning av systemhandling samt upphandling av teknikprojektörer pågår.
Särskilt arbete med insatser för att öka kvinnors trygghet **Beskrivning** Över tid har den upplevda tryggheten i kollektivtrafiken ökat. Otryggheten påverkar dock människors resande och val av	❗ Pågående med avvikelse	**Tertial 1 2020** Till följd av Covid-19 har många av de pilotprojekt som startats fördröjts, tex uppsökande arbetssätt, och piloterna har fått förlängas. Även kommunikationsinsatser, fastighetsrelaterade åtgärder har stannat av till följd av Covid-19. Dessa behöver återtas när det är möjligt.

Aktivitet	Status	Kommentar
färdmedel. Statistiken visar att alltför många resenärer känner sig otrygga när de reser ensamma i kollektivtrafiken under kvällar och nätter. Särskilt utmärkande är att kvinnor känner sig mer otrygga. Därför är fortsatta trygghetsinsatser, särskilt för att öka kvinnors trygghet, viktiga. **Beslutat av** Nämnd		Mindre aktiviteter är genomförda, tex uppföljningen är utvecklad så statistik avseende sexuellt ofredande kommer att kunna tas fram. Detta låg tidigare inom begreppet ofredande och kunde då inte särskiljas i statistiken.

1.3.3 Hållbara resor

Aktivitet	Status	Kommentar
Bredda elektrifieringen av busstrafiken **Beskrivning** Region Stockholm vill att Stockholmsregionen ska behålla ledartröjan i den gröna omställningen. Redan idag bedrivs all kollektivtrafik på land i Stockholmsregionen – som första huvudstadsregion i världen – helt och hållet av förnyelsebara bränslen. Den grunden vill regionen nu bygga vidare på med ny kraft och nya initiativ där miljöteknikens olika möjligheter utnyttjas redan i ett tidigt stadium. Som ett naturligt nästa steg ser Region Stockholm en breddad elektrifiering av busstrafiken. **Beslutat av** Nämnd	▶ Pågående enligt plan	**Tertial 1 2020** Samordning pågår för att säkerställa att bredda elektrifieringen av busstrafiken och att elektrifiering av bussflottan sker i tillämpliga delar enligt utredningens rekommendationer, genom pågående trafikupphandlingar. Arbetet är en förändringsprocess som kommer att pågå under lång tid i olika delar av regionen, och har inget tydligt slutdatum. För närvarande pågår utredning/projektering av anpassning av flera depåer och terminaler, samt dialog med nätägare om att säkerställa tillräcklig effekt för elbussladdning. Även utredning säkerhetsfrågor kopplat till alla bussbränslen, samt uppdatering av riktlinjer, pågår.
Ställa om sjötrafiken till fossilfria drivmedel **Beskrivning** Waxholms Ångfartygs AB fortsätter att succesivt byta ut de fossila bränslena mot förnybara alternativ för att, senast år 2030, bli helt fossilfri under förutsättning att det historiska tonnaget säkras. **Beslutat av** Nämnd	▶ Pågående enligt plan	**Tertial 1 2020** Inom sjötrafiken fortsätter arbetet med att successivt byta ut de fossila bränslena mot förnybara alternativ för att, senast år 2030, bli helt fossilfri under förutsättning att det historiska tonnaget säkras. 2020 når Sjötrafik 50% och år 2021 90% HVO enligt plan och Region Stockholms mål.

Aktivitet	Status	Kommentar
Göra nyinvesteringar i depåer och att anpassa depåerna till förnybara drivmedel (busstrafiken) **Beskrivning** Göra nyinvesteringar i depåer och att anpassa depåerna till förnybara drivmedel (busstrafiken) **Beslutat av** Nämnd	Pågående enligt plan	**Tertial 1 2020** Under hösten 2019 utfördes förberedande arbeten på Tomteboda nybyggnation, såsom förberedande kanalisation samt gjutning av platta för kommande ställverk. Arbete pågår nu med utredning för 15 elbussar i kolonnuppställningen i befintlig byggnad i Tomteboda.

1.3.4 Tillgänglig och sammanhållen region

Aktivitet	Status	Kommentar
Utbytesprogram för hissar och rulltrappor ska utvecklas digitalt **Beskrivning** Det pågående utbytesprogrammet för hissar och rulltrappor ska utvecklas digitalt i syfte framöver förebygga och snabbare upptäcka samt åtgärda fel. Initialt genomförs ett pilotprojekt i samarbete med en av leverantörerna inom ramen för befintligt underhållsavtal. Pilotprojekt genomförs och utvärderas under 2020. **Beslutat av** Nämnd	Pågående enligt plan	**Tertial 1 2020** Det pågående utbytesprogrammet för hissar och rulltrappor ska utvecklas digitalt i syfte att framöver förebygga och snabbare upptäcka samt åtgärda fel. Initialt genomförs ett pilotprojekt i samarbete med en av leverantörerna inom ramen för befintligt underhållsavtal. Pilotprojekt genomförs och utvärderas under 2020.
Ledsagning och förstärkning av taktila ledstråk **Beskrivning** Resan ska vara enkel, smidig och bekväm oavsett transportmedel. Kollektivtrafiken behöver utvecklas i innehåll parallellt med att den växer i omfattning. Med moderna transportslag, hållplatser och stationer läggs en viktig grund för en attraktiv resa som är både tillgänglig och framkomlig både i staden och på landsbygden. Det gäller såväl den fysiska utformningen som tillgången till information för alla resenärer, oavsett funktionsvariation. Tillgången till ledsagning och förstärkningar av taktila ledstråk ska fortsätta.	Pågående med avvikelse	**Tertial 1 2020** Under T1 har samverkan fortsatt skett med funktionshindersorganisationerna fram till dess att samverkan tvingades upphöra p.g.a. COVID-19 då flera representanter från funktionshindersorganisationerna tillhör riskgrupper. Ledsagning fungerar mycket bra, det är få resenärssynpunkter och de synpunkter som kommer in åtgärdas och återkopplas till resenär. Trafikförvaltningen samverkar för utveckling av taktila ledstråk avseende utformning och utveckling tillsammans med Synskadades Riksförbund Stockholm-Gotland. Utveckling av taktila markeringar på bryggor/kajer pågår och krav kommer att ställas i uppdaterade Riktlinjer Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning (RiTill) 2021. Pendelstationerna Stockholm City och Stockholm Odenplan måste kompletteras med ledstråk så att synsvag/blind resenär kan orientera sig från entré till dörr vid plattformsvägg. Det finns redan anslutande ledstråk

Aktivitet	Status	Kommentar
Beslutat av Nämnd		från tunnelbaneplattform till nedgångar till pendeltågsstationerna. Målet är att tillgodose resenärens behov av orienteringshjälp hela vägen från tunnelbana till pendeltåg i ett integrerat trafiksystem.
Samordning mellan landtrafikens och sjötrafikens tidtabeller **Beskrivning** Trafiknämnden ska kontinuerligt se över och förbättra samordningen mellan landtrafikens och sjötrafikens tidtabeller. **Beslutat av** Nämnd	✔ Avslutad	**Tertial 1 2020** Arbetet med att kontinuerligt se över och förbättra samordningen mellan landtrafikens och sjötrafikens tidtabeller görs löpande vid varje tidtabellsplanering genom att synkronisera sjötrafikens tidtabeller med busstrafikens tidtabeller.
Tillgänglighetsarbete i skärgårdstrafiken **Beskrivning** Trafiknämnden ska inom ramen för befintliga samarbetsorganisationer och aktörer för skärgårdens utveckling verka för ett fortsatt tillgänglighetsarbete i skärgårdstrafiken. **Beslutat av** Nämnd	✔ Avslutad	**Tertial 1 2020** Kravställning och upphandling i alla nya trafikavtal inom sjötrafiken har skett i enlighet med trafikförvaltningens tillgänglighetskrav dvs tillgänglighetsanpassning enligt RiTill.
Inleda förhandling med berörda parter om framtida kollektivförsörjning till Norra Djurgårdsstaden **Beskrivning** I slutet av 2019 kommer utredningen om kollektivtrafikförsörjningen av den framväxande Norra Djurgårdstaden att bli klar där en förlängning av Spårväg City till Ropsten särskilt prövas. Med den som grund ska trafikförvaltningen på uppdrag av trafiknämnden bjuda in Stockholms stad och Lidingö stad till dialog för att gemensamt kunna planera, finansiera och genomföra en kapacitetsstark kollektivtrafikförsörjning till Norra Djurgårdsstaden. En förutsättning utöver statsbidrag är att Lidingö stad och Stockholms stad bidrar ekonomiskt till projektets förverkligande.	– Ej påbörjad	**Tertial 1 2020** Förberedelser inför förhandlingen har påbörjats.

Aktivitet	Status	Kommentar
Beslutat av Nämnd		
WÅAB, integerera privat linje trafik i reseplaneraren samt förtydliga och förenkla tidtabeller **Beskrivning** Arbetet med att integrera privat linjetrafik i Waxholms Ångfartygs AB:s reseplanerare fortsätter. Ett arbete inleds med att förtydliga och förenkla Waxholms Ångfartygs AB:s tidtabeller, särskilt för turister och sällanresenärer i skärgårdstrafiken. **Beslutat av** Nämnd	Pågående med avvikelse	**Tertial 1 2020** Delaktiviteten - förenklade tidtabeller, gäller både tidtabell online och bryggtidtabell pågår enligt plan. Den nya förenklade tidtabellen är klar medan arbete fortskrider avseende bryggtidtabellen. Delaktiviteten - att integrera privata resealternativ i reseplaneraren pågår. Funktionaliteten är felanmäld men inte åtgärdad.
Ansvar för att bevara tidstypisk arkitektur och utformning för eftervärlden **Beskrivning** När ny kollektivtrafik byggs förändras och förnyas stadsmiljön. Varje utbyggnad som skett har präglats av den tidens arkitektur, kultur och teknik. Därför har trafiknämnden ett särskilt ansvar att bevara tidstypisk arkitektur och utformning för eftervärlden. **Beslutat av** Nämnd	Avslutad	**Tertial 1 2020** Riktlinje Resenärsmiljö - utformning av fasta resenärsmiljöer har kompletterats med starkare skrivningar om tidstypisk arkitektur och utformning för eftervärlden. Reviderad riktlinje med denna komplettering har fastställts tertial 1 2020.