Trafiknämnden/trafikförvaltningen

ÅRSRAPPORT
December 2018

Innehållsförteckning

1. Inledning 4
1.1 Väsentliga händelser 2018 6

2. Styrning och ledning 8
2.1 Verksamhetsfakta 8
2.2 Styrning av nämnd/bolag 9
2.3 Efterlevnad av styrande dokument 9
2.3.1 Specifika ägardirektiv 9
2.3.2 Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 9
2.4 Uppsikt – anmodan från landstingsstyrelsens förvaltning 10
2.5 Intern kontroll 10
2.6 Mål 12
2.6.1 Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem 13
2.6.2 Hållbar verksamhet 18
2.6.3 Tryggad kompetensförsörjning 23
2.6.4 Långsiktigt hållbar ekonomi 24
2.6.5 Lokala mål och verksamhetstal 24
2.7 Uppdrag kopplade till mål 24
2.8 Effektivare landsting 24
2.8.1 Produktivitet 26

3. Ekonomi 29
3.1 Resultatutveckling 29
3.1.1 Resultat per trafikindelning 35
3.1.2 Redovisning över samtliga specialdestinerade statsbidrag 36
3.1.3 Redovisning över extern medfinansiering avseende investeringar 36
3.1.4 Bemanningskostnader 36
3.1.5 Konsultkostnader 37
3.2 Åtgärdsprogram för en ekonomi i balans 38
3.3 Investeringar 39
3.3.1 Investering per objekt 40
3.4 Fastighetsförsäljningar 44
3.5 Resultatdisposition 44
3.6 Balansräkning trafiknämnden 44

4. Verksamhet 45
4.1 Verksamhetsförändringar 45
4.1.1 Strategisk planering 45
4.1.2 Avtal och upphandlingar 48
4.1.3 Väsentliga händelser inom trafiken 50
4.1.4 Förvaltning av anläggningar 55
4.1.5 Väsentliga händelser inom investeringsprojekt.... 58
4.1.6 Kommunikationsinsatser 59
4.2 Resande 61
4.3 Produktion ur ett jämställdhetsperspektiv 64

5. Personal och utbildning 65
5.1 Kompetensförsörjning 65
5.2 Utbildning och kontinuerlig kompetensutveckling 67
5.3 Gott och inkluderande ledarskap 67
5.4 En modern arbetsgivare 68
5.5 Bemanning 69
5.6 Sjukfrånvaro 70

6. Pågående rättsprocesser (tvister).... 71

7. Ledningens åtgärder 72

8. Förväntad utveckling 2019....77

9. Övrigt....78

10. Bilagor 78

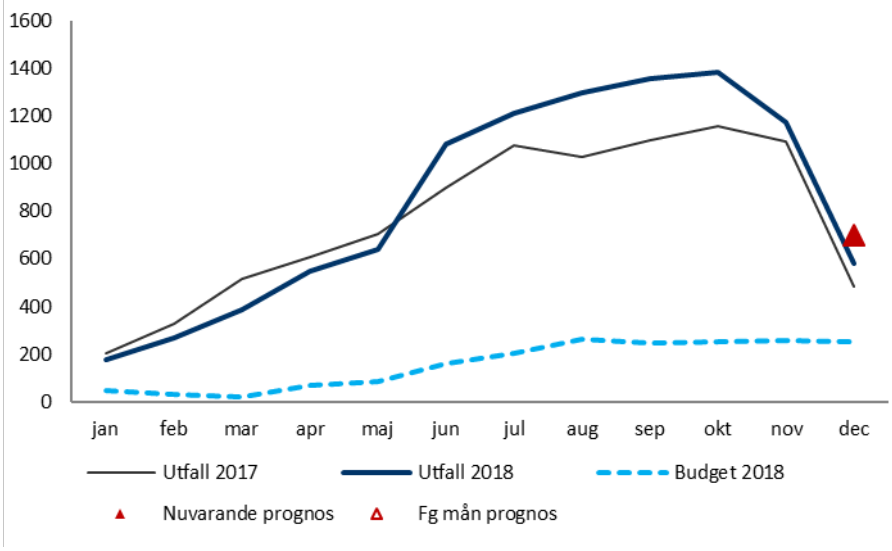
11. Nämnd-/styrelsebehandling 78

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), Waxholms Ångfartygs AB (WÅAB) och färdtjänstverksamheten[1]. Trafikförvaltningen[2] gick in i år 2018 med en budget i balans och årsprognoserna under året indikerade en ekonomi i balans. Årets resultat för trafikförvaltningen uppgår till 580 mkr att jämföra med budget om 250 mkr.

Det förbättrade resultatet mot budget om 330 mkr förklaras av flera orsaker. Fler resande har bidragit till högre biljettintäkter. En försäljning av fordringar har skett under året varför de finansiella intäkterna är högre. Kostnaderna för köpt trafik samt drift och underhåll är lägre än budget. Trafikkostnadernas minskning förklaras av lägre VBP-kostnader inom busstrafiken bland annat till följd resandeöverströmning till Citybanan, lägre indexkostnader än beräknat samt lägre produktionskostnader inom pendeltåg. Underhållskostnaderna understiger budget främst på grund av förskjutna planer men också lägre avtalspriser. Därutöver påverkas resultatet av ett flertal andra poster, bland annat utrangeringar av anläggningstillgångar och projektutgifter.

Diagram: Resultat 2018 jämfört med resultat 2017 och budget 2018. Utfallet per december är +580 mkr. Prognosen per helår uppgick till +700 mkr.



[1] Förvaltning för utbyggd tunnelbana redovisas separat till trafiknämnden.
[2] Med trafikförvaltningen avses i detta avsnitt trafikförvaltningen inklusive AB SL med dotterbolag, WÅAB och färdtjänstverksamheten.

Investeringsutfallet uppgår till 4 099 mkr, vilket motsvarar en upparbetningsgrad på 62 procent jämfört med budgeterat 6 584 mkr. Avvikelsen på 2 485 mkr är främst hänförlig till Program Röda linjens uppgradering till följd av förskjutning av fordonsleverans C30 samt hävningen av avtalet med leverantören av nytt signalsystem. En ytterligare större avvikelse kommer från Program Pendeltåg där avvikelsen beror på att aktivering av de nya pendeltågsfordonen (X60B) har skett tidigare år.

Åtta av tio resenärer är nöjda med kollektivtrafiken under 2018. Den goda punktligheten ligger på ungefär samma nivå som 2017. Andelen resenärer som känner sig trygga i kollektivtrafiken har ökat jämfört med 2017. Under 2018 har stort fokus legat på att öka tryggheten för resenärerna, bland annat har kroppsburna kameror för ordningsvakter införts, förvaltningen har aktivt arbetat med att försvåra möjligheterna att klottra i trafikmiljöerna och har två större trygghetskampanjer genomförts. Trygghet kommer ha fortsatt fokus under 2019 för att nå målet.

Det är en stor utmaning och en avgörande framtidsfråga för Stockholmsregionen att kollektivtrafiken utvecklas i högre takt än befolkningsutvecklingen. Resandet med kollektivtrafiken har fortsatt öka under 2018. Kollektivtrafiken på land har ökat med 2,6 procent och kollektivtrafiken på vatten har ökat med 6,6 procent jämfört med utfall 2017. Målet att öka kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna bedöms fortsatt utmanande att nå. Trafikförvaltningen har därför inlett arbetet med marknad- och intäkts frågor.

Antal anställda inom trafikförvaltningens var vid årsskiftet 767 tillsvidareanställda och 57 visstidsanställda. Antalet vakanser uppgick till 164 stycken, varav 33 avser konsultväxlingar. Fokus i HR-arbetet har under året varit kompetensförsörjning, arbete med kompetensplaneringsmodell och dess IT-stöd samt övergång till det gemensamma lönesystemet inom Region Stockholm.

Se avsnitt 2.8 Effektivare landsting samt 7 Ledningens åtgärder för information om vidtagna effektiviseringsåtgärder.

Stockholms läns landsting blir från och med 2019 Region Stockholm. I denna rapport används begreppet landsting i bakåtsyftande sammanhang medan region används i framåtriktade sammanhang. Trafikförvaltningens årsrapport tas fram i enlighet med regionledningskontorets anvisningar och riktlinjer.

1.1 Väsentliga händelser 2018

Under 2018 har det skett ett antal väsentliga händelser inom verksamheten där ett urval återges nedan.

- I juni tilldelades Arriva Sverige busstrafikavtal avseende Ekerö (E31) och Sigtuna/Upplands Väsby/Vallentuna (E32) tilldelades Transdev.
- Under sommaren 2018 uppnådde trafikförvaltningen målet om 100 procent förnybart bränsle i busstrafiken.
- Upphandling av färdtjänsttaxi (E33) avslutades under hösten och börjar gälla från och med april 2019. De nya leverantörerna är Taxi Kurir, Sverigetaxi och Taxi Stockholm.
- Under året har de första enheterna av den nya tunnelbanevagnen, C30, anlänt till Stockholm för provdrift och förberedelser för den kommande trafiksättningen.
- I oktober lanserades tre självkörande fordon i Barkarbystaden i försöksverksamhet. De självkörande bussarna är en del i ett projekt där trafikförvaltningen SL, Järfälla kommun och bussoperatören Nobina tillsammans utvecklar framtidens kollektivtrafik.
- I och med introduktion av tågplan 2019 den 9 december 2018 gör samtliga pendeltåg uppehåll för av- och påstigning på alla stationer på Ostkustbanan i både hög- och mellantrafik för att bättre möta resenärernas behov.
- Den 10 december togs Waxholmsbolagets nya fartyg Yxlan i trafik. Det är ett isgående fartyg som tillför de som bor och verkar i Stockholms norra skärgård med kollektivtrafik året runt.
- Upphandlingen av skärgårdstrafik (E39) är uppdelad på olika geografiska områden. Två av avtalen är under utvärdering och kommer att tilldelas i början av 2019. Det största avtalsområdet avseende mellanskärgården tilldelades i december men har överprövats. Nya godsavtal (linje 61, 62 och 63) är i drift sedan början av 2018. Avtal för pendelbåtlinje 89, Ekerö – Stockholm har tilldelats Blidösundsbolaget och trafikstart skedde i augusti.
- I juli inträffade en incident i en rulltrappa på pendeltågstationen Stockholm City. Denna medförde att stationerna Stockholm City och Stockholm Odenplan tillfälligt stängdes. Utredning visar att orsak till incidenten var brister i en koppling i rulltrappan och leverantören OTIS ersätter nu samtliga kopplingar inom ramen för sitt garantiåtagande. Stora insatser och resurser har lagts på såväl avhjälpande åtgärder som vägledning till resenärer.

- Den 26 november uppstod en brand i Hornsbergs bussdepå Kungliga Djurgårdsförvaltningen, Försvarsmakten och Solna stad har ställt upp med platser för bussarna vilket har möjliggjort i princip störningsfri busstrafik i anslutning till branden.
- Ett program för nästa generations biljettsystem har startats. Syftet är att leverera en kostnadseffektiv och framtidssäkrad lösning för resenärerna behov samt att skapa förutsättningar för intäktssäkring och god intern kontroll i transaktionsflödet.
- Spårväg City förlängdes från Kungsträdgården till T-centralen. Den nya sträckningen började trafikeras den 3 september och visar en kraftig resandeökning.
- Första spadtaget för Tvärbanan Kistagrenen togs i februari. Förberedelser för antagande av detaljplaner och upphandling av entreprenad på sträckan Bromma Flygplats till Helenelund har gjorts under året.
- Roslagsbanans österskärsgren mellan Hägernäs och Österskär har levererat utbyggnad av dubbelspår samt utbyggnad av Åkersberga station. Under perioden har också byggandet av den nya depån i Molnby fortsatt enligt gällande plan.
- Den tillfälliga bussterminalen vid Slussen som driftsattes den 2 maj har fått sin slutliga utformning i juli 2018. Terminalen skall fungera tills den ordinarie bussterminalen i Katarinaberget öppnar. Som ersättning för den norra entrén till tunnelbanestation Slussen har också en tillfällig tunnelbaneentré på Ryssgården driftsatts.
- Signalsäkerhetssystem (ATC) har installerats i fordonen på Saltsjöbanan. Upprustningen av Neglingedepån är slutförd.
- Under juli byttes Söderströmsbrons brobalkar ut på delen för södergående grön tunnelbanelinje.

För en mer utförlig beskrivning se avsnitt 4 Verksamhet.

2. Styrning och ledning

2.1 Verksamhetsfakta

Stockholms läns landsting (SLL)[3] har det övergripande ansvaret för att alla, som bor i eller besöker Stockholms län, ska ha tillgång till en väl utbyggd, lättillgänglig och pålitlig kollektivtrafik. Målet för kollektivtrafiken är en attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem.

Trafiknämnden (TN) ansvarar för kollektivtrafik på land, till sjöss samt för personer med funktionsnedsättning. Till stöd för trafiknämnden finns trafikförvaltningen (TF), ett färdtjänstutskott samt tre beredningar (beredningarna för trafikplanering, sjötrafik och färdtjänst). Nämnden ansvarar även för den strategiska samordningen i de landstingsägda trafikbolagen AB Storstockholm Lokaltrafik (SL) och Waxholms Ångfartygs AB (WÅAB), se vidare nedan.

Från och med 2019 övergår färdtjänstverksamheten till egen nämnd, färdtjänstnämnden.

Kollektivtrafik på land
Inom trafiknämnden drivs den allmänna kollektivtrafiken på land genom trafikförvaltningen och AB Storstockholms Lokaltrafik. De ansvarar för trafikens infrastruktur, dess drift och underhåll, ny- och ersättningsinvesteringar samt för utveckling och marknadsföring av kollektivtrafiken inom Region Stockholm. All trafik utförs av trafikentreprenörer som upphandlas i konkurrens.

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

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

[3] Stockholms läns landsting heter från och med 1 jan 2019 Region Stockholm.
I denna rapport kan både namnen landstinget och regionen förekomma beroende på sammanhang.

2.2 Styrning av nämnd/bolag

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

Verksamhetsstyrning
Den ekonomiska styrningen av trafikförvaltningen utgår från budgeten, som anger mål och ekonomiska förutsättningar för verksamheten. Till den beslutar trafiknämnden om en verksamhetsplan för att leda och styra verksamheten via mål och uppdrag. Trafikförvaltningens mål återfinns i den strategiska kartan. Trafikförvaltningen styrs genom mål och uppdrag från förvaltningschefen till avdelningscheferna inom organisationen. Förvaltningschefen beslutar om verksamhetsplaner med nedbrutna mål och uppdrag för respektive avdelning. Verksamhetsplanen följs upp genom ekonomisk månadsuppföljning, inklusive prognoser samt en tertialvis ledningsrapportering där utvecklingen av indikatorer och uppdrag avrapporteras. Verksamhetsstyrningen omfattar också ett aktivt arbete med riskanalys och riskhantering genom en tertialvis uppföljning av internkontrollplan och löpande riskanalyser.

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

2.3 Efterlevnad av styrande dokument

2.3.1 Specifika ägardirektiv

För specifika ägardirektiv se vidare till årsrapporten bilagda styrningsrapporter.

2.3.2 Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län är regionens viktigaste styrdokument för den regionala kollektivtrafikens

långsiktiga utveckling. De fastställda målen pekar ut den strategiska inriktningen för landstingets och andra regionala aktörers arbete inom området.

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

2.4 Uppsikt – anmodan från landstingsstyrelsens förvaltning

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

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

Anmodan ”Intensifiera arbetet med informations- och IT-säkerhet” är klarrapporterad. Övriga två anmodanden löper enligt plan. Rapportering av det arbete som pågår och ska genomföras görs i det regiongemensamma ledningssystemet Stratsys (Stödet) samt återfinns även i bilaga Återrapportering av uppdrag och anmodan.

2.5 Intern kontroll

Trafikförvaltningen bedriver ett systematiskt arbete med att identifiera, värdera och hantera risk, både för att fatta verksamhetsbeslut men även för att följa upp att beslutade mål kommer att uppnås. Trafikförvaltningens internkontrollgrupp stödjer detta arbetet utifrån en riskbaserad prioritering med att utveckla och förstärka rutiner och processer i verksamheten och i projekt. Internrevisionen har uppgiften att granska och verifiera funktionen inom trafikförvaltningens system för intern styrning och kontroll. Granskningar genomförs av hur verksamheten tillämpar etablerad intern styrning och kontroll samt att denna följs upp och vid behov vidareutvecklas.

Trafikförvaltningen arbetar i enlighet med ”Policy för internkontroll för Stockholms läns landsting och bolag” från 2013. Enligt trafikförvaltningens rutin för framtagande av internkontrollplan för ett visst verksamhetsår görs

riskanalyser både på avdelningsnivå i verksamheten och av trafikförvaltningens ledningsgrupp avseende övergripande styrningsfrågor och med syftet att redovisa ledningens risktolerans. Arbetet utförs enligt samma tidplan som för verksamhetens budgetarbete.

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

Nedan sammanfattas de högst värderade riskerna utifrån uppföljning av internkontrollplanen per december 2018;

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

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

Risk för att trafikförvaltningen är i otakt med omvärldens samhällsutveckling på grund av avsaknad av resurser, metoder eller prioritering

Stockholmsregionen växer i snabb takt och för att hantera den uppkomna situationen krävs att trafikförvaltningen har resurser, metoder och prioriteringsmodeller. Ett antal åtgärder har initierats under året för att hantera risken bland annat utveckling av trafikplaneringsprocessen samt översyn av arbetsprocessen för framkomlighetsfrågorna.

Bristande kompetensförsörjning
Att trafikförvaltningen inte förmår att rekrytera och behålla kompetent personal. Ett antal åtgärder har utförts och slutförts under 2018. Vidare har trafikförvaltningen ett prioriterat uppdrag att se över kompetensförsörjningen under 2019.

För ytterligare information hänvisas till bilaga "Trafikförvaltningen 2018 - IKP Uppföljning T3".

2.6 Mål

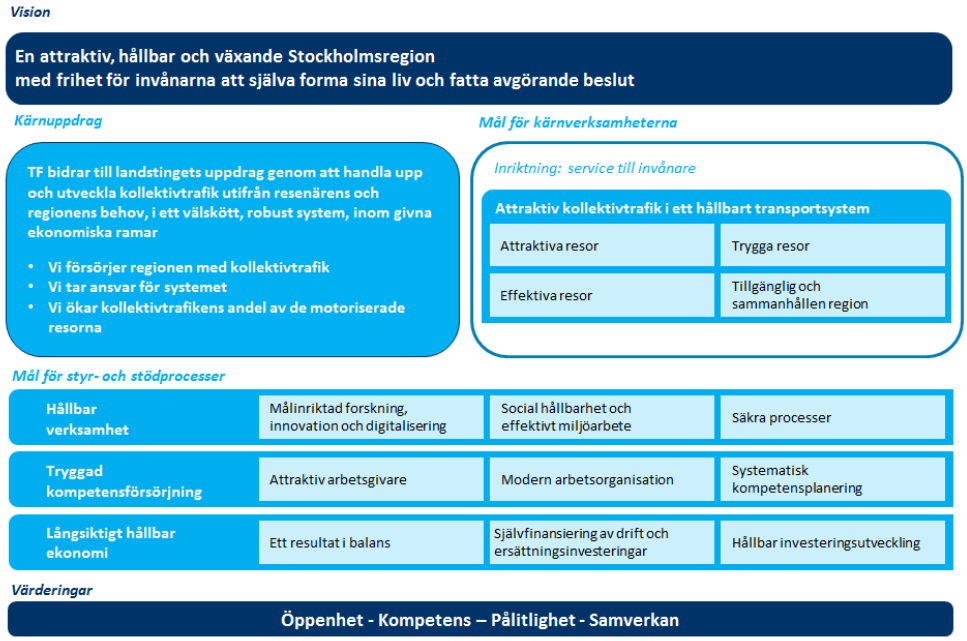
Landstingsfullmäktige har tagit beslut om att styrningen och ledningen av landstinget ska ske utifrån en gemensam vision och gemensamma mål som gör att landstinget har en samlad inriktning för verksamheten.

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

Landstingets gemensamma värderingar:
Öppenhet, Kompetens, Pålitlighet, Samverkan

Utifrån den gemensamma visionen och värderingarna för landstinget har mål formulerats som är inriktade för att styra olika nämnder och styrelser mot att utföra sina uppdrag så att de bidrar till att nå visionen. För trafikförvaltningen har vision, värderingar, uppdrag och mål samlats i en *strategisk målkarta* 2018 som är utgångspunkten för ledningen och styrningen av förvaltningen. Trafikförvaltningens strategiska målkarta nedan tar sin utgångspunkt i SLL:s målmodell.

Bild: Strategisk karta 2018



2.6.1 Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem

Varje dag gör över 800 000 resenärer 2,8 miljoner resor med kollektivtrafiken i Stockholmsregionen. Människor måste stå i centrum för synen på såväl infrastruktur som kollektivtrafik. En hållbar utveckling ger rätt förutsättningar för en växande storstadsregion. Utgångspunkten är människors möjligheter att få vardagen att fungera genom att kunna ta sig mellan hem och arbete och kunna leva ett rikt liv, i kombination med kollektivtrafikens avgörande roll för att nå uppsatta klimatmål.

”Trafikförvaltningen bidrar till landstingets uppdrag genom att handla upp och utveckla kollektivtrafiken utifrån resenärens och regionens behov, i ett välskött, robust system, inom givna ekonomiska ramar. ”

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

Tar ansvar för systemet
Att ta ansvar för systemet innebär att trafikförvaltningen tar hand om det befintliga och kraftsamlar för att bygga ut och säkra helheten i ett robust

och pålitligt system. Förvaltningen har fokus på hållbarhet – ekonomisk, social och miljömässig – i samtliga upphandlingar.

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

Mål och indikator	Utfall 2018	Utfall 2017	Mål 2018	Måluppfyllelse
ATTRAKTIV KOLLEKTIVTRAFIK I ETT HÅLLBART TRANSPORTSYSTEM				
Attraktiva resor				
Nöjda resenärer - allmän kollektivtrafik	80%	82 %	≥ 75 %	**Ja** ●
Nöjda resenärer - särskild kollektivtrafik	86%	84 %	≥ 90 %	**Nej** ●
Nöjda resenärer - allmän skärgårdstrafik	96%	97 %	≥ 91 %	**Ja** ●
Trygga resor				
Andel resenärer som känner sig trygga i allmän kollektivtrafik på land och med pendelbåtar	72%	70 %	≥ 77 %	**Nej** ●
Effektiva resor				
Andel förnybar energi i kollektivtrafiken[1)]	91%	91 %	≥ 90 %	**Ja** ●
Kostnad per personkilometer, SL-trafiken	3,24	3,24	≤ 3,40 kr	**Ja** ●
Tusentals genomsnittligt påstigande en vanlig vardag	2 814	2 744	≥ 2803	**Ja** ●
Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna	-	-	≥ 50,5 %	-
Tillgänglig och sammanhållen region				
Busstrafik, fungerande automatiskt inre utrop	91%	85%	≥ 87 %	**Ja** ●
Andel spårfordon med tillgängligt insteg	100%	100 %	≥ 100 %	**Ja** ●

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

Attraktiva resor

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

Andel nöjda resenärer i allmän kollektivtrafik på land och för pendelbåtar uppgår till 80 procent för 2018 och uppnår därmed målet för 2018. Trenden är svagt positiv sett över en längre period och har varit stabil de senaste åren. Andelen nöjda har minskat med två procentenheter jämfört med år 2017 från 82 till 80 procent 2018. Förändringen mellan 2017 och 2018 kan härledas till ett sämre utfall avseende pendeltågstrafiken och under 2018 har trafikförvaltningen formulerat fokusområden för strukturerad och riktad treparts-samverkan med Trafikverket och trafikentreprenören. Målsättningen är att förbättra infrastrukturens tillförlitlighet, förbättra den gemensamma störningshanteringen samt förbättra leveransen av trafikinformation till resenärer. Avseende infrastrukturens tillförlitlighet ser man en markant minskning av antalet växelfel under sista kvartalet 2018.

Andelen nöjda resenärer för särskild kollektivtrafik når inte målet på 90 procent för 2018 utan utfallet landar på 86 procent. Andelen nöjda resenärer inom särskild kollektivtrafik har ökat med två procentenheter jämfört med 2017 från 84 procent till 86 procent 2018.

Andelen nöjda i allmän skärgårdstrafiken är 96 procent och resultatet är väl över målet om 91 procent. Andelen nöjda har minskat med 1 procentenhet jämfört med år 2017 från 97 till 96 procent 2018. Trenden över tid är stabil.

Se vidare bilaga Lokala mål och indikatorer för vidare analys avseende kvalitet.

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

Trygga resor är ett nytt mål för trafikförvaltningen från och med 2018. Stort fokus har lagts på att öka tryggheten i kollektivtrafiken under 2018 och det arbetet kommer att fortsatta även 2019 och framåt. Under senare delen av 2018 har ett arbete påbörjats för att utveckla det strategiska trygghetsarbetet. Arbetet kommer att bedrivas på såväl kort som lång sikt och inkluderar metodik för trygghetsanalyser. För att etablera de viktiga samarbetskanalerna med kommuner, stadsdelar och fastighetsägarrepresentanter har workshops för trygghet anordnats under året.

Andelen resenärer som känner sig trygga i den allmänna kollektivtrafiken på land och med pendelbåtar har ökat med två procentenheter jämfört med år 2017 från 70 till 72 procent men når inte målet om 77 procent för 2018. Indikatorn bygger på kundundersökningen Upplevd kvalitet. Resenärer ombord har svarat på frågan *"När jag reser ensam (utan någon jag känner) med den här linjen på kvällar och/eller nätter känner jag mig trygg”*. Trenden är svagt positiv sett över en längre period (10 år). De åtgärder som förvaltningen tillsammans med flera samverkansaktörer vidtar förväntas ge positiva bidrag och bedöms höja andelen trygga resenärer framgent. Under 2018 har bland annat två större trygghetskampanjer genomförts vilket resulterat i en ökad kännedom om och fler samtal till trygghetsnumret. Kroppsburna kameror för ordningsvakter har införts och förvaltningen har aktivt arbetat med att försvåra möjligheterna att klottra i trafikmiljöerna. I verksamhetsplanen för 2019 finns ytterligare åtgärder för att öka tryggheten.

Se vidare avsnitt 4.1.1 Strategisk planering, 4.1.3 Väsentliga händelser inom trafiken och 4.1.6 Kommunikationsinsatser, för de åtgärder som har vidtagits under 2018.

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

Andel förnybar energi i kollektivtrafiken uppgår till 91 procent för 2018 vilket är samma som för 2017, vilket innebär att trafikförvaltningen har uppnått målet för 2018. Ökad andel förnybar energi är ett resultat av ett långsiktigt arbete med att ställa om till förnybara drivmedel inom buss-, sjö- och färdtjänsttrafik. Spårtrafiken drivs redan av el och energi från 100 procent förnybara källor. Sedan sommaren 2018 drivs även 100 procent av bussflottan på förnybara drivmedel. Sjötrafiken bidrar till målet genom introduktion av förnybara drivmedel i enlighet med den beslutade drivmedelsplanen. Färdtjänstens redovisning av förnybara drivmedel påverkas av reduktionsplikten för diesel och bensin som började gälla i Sverige juli 2018. Detta innebär att färdtjänsten endast kan redovisa riksgenomsnitt för andel förnybart drivmedel i diesel och bensin även om den faktiska inblandningen i drivmedlet är högre. Se vidare bilagorna Miljöredovisning och Hållbarhetsredovisning.

Kostnad per personkilometer 2018 är 3,24 kronor, vilket är oförändrat jämfört med föregående år. I relation till målet för 2018 på 3,40 är det framför allt antalet personkilometer som överträffar budgeterad nivå. SL-koncernens totala kostnader exklusive jämförelsestörande poster har ökat med 3,6 procent. Antal personkilometer uppgick till 6 144 tusen kilometrar, en ökning med 3,6 procent mot föregående år. Se vidare avsnitt 2.8.1 Produktivitet för vidare analys av produktivitet per trafikslag.

Antalet genomsnittligt påstigande en vanlig vardag i SL-trafiken uppnår 2018 års mål på 2 803 tusen genomsnittligt påstigande och har ökat med 2,6 procentenheter jämfört med utfall 2017. Största tillväxt har lokalbanor och pendeltågen haft med en ökning på 31,0 respektive 6,9 procent genomsnittligt påstigande jämfört med 2017. Se vidare avsnitt 4.2 Resande för vidare analys avseende påstigande.

Förutsättningar som påverkar indikatorn ”Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna” är förhållandevis stabila över tiden. Uppföljning av målet sker genom en resvaneundersökning RVU Stockholm som leds av trafikförvaltningen och genomförs i samarbete med Trafikverket, Stockholms stad, Storstockholms kommuner och Länsstyrelsen.

Undersökningen genomfördes för första gången år 2015 och nästa tillfälle planeras till år 2019. I mätningen år 2015 var utfallet på marknadsandelen för hela Stockholms län 49 procent. Landstingsfullmäktige beslutade år 2017 att målet för marknadsandelen skulle öka 2,5 procentenheter till år 2020 och 5 procentenheter till år 2030 jämfört med utfallet från resvaneundersökningens resultat år 2015. Målet att öka kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna bedöms fortsatt utmanande att nå, varför trafikförvaltningen har intensifierat arbetet med marknads- och intäkts frågor.

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

För att kunna mäta utvecklingen mot målet tillgänglig och sammanhållen region på ett tillfredställande sätt utifrån hela trafiksystemet arbetar trafikförvaltningen med att ta fram indikatorer. Under 2018 har en nollmätning av tillgängligheten, utifrån ett stort antal parametrar, genomförts och en tillgänglighetsdatabas har upprättats. Mätningen utgår från all spårtrafik (stationer och fordon), alla bussar samt de 100 största bytespunkterna. Resultatet av nollmätningen uppgick till 71 procent vilket ger ett bra utgångsvärde för fortsatt arbete för att mäta utveckling mot målet.

Trafikförvaltningen arbetar med att utveckla den regionala tillgängligheten, till exempel genom framtagande av trafikplan 2050 som syftar till att beskriva kollektivtrafikens utveckling på lång sikt och hur den utvecklingen bör se ut för att uppnå de regionala målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet (TFP) och RUFS 2050. Exempel på andra uppdrag är utveckling av kollektivtrafik på landsbygden, anropsstyrd trafik och utredning av nya pendelbåtlinjer. Trafikförvaltningen har även kontinuerlig dialog med kommuner för att bebyggelsetillskott ska ske i nära anslutning av kollektivtrafik.

Ett antal åtgärder för att öka tillgängligheten på bussar och bytespunkter har genomförts under året. Pilotprojekt för ledsagning buss till buss på fyra stora bytespunkter har genomförts och i december började ett helt tillgänglighetsanpassat fartyg trafikera i ordinarie trafik. Ett arbete har också påbörjats med att komplettera ledstråk på stationerna Stockholm City och Stockholm Odenplan samt ledstråk från tunnelbaneplattformar till hiss och rulltrappa som förbindelselänk.

Vidare har trafikförvaltningen under 2018 tillsammans med Hörselskadades riksförbund tagit fram underlag för teckenspråksinformation. Fakta har sammanställts i 15 stycken teckenspråksfilmer som kommer att publiceras på www.sl.se. Huvudfokus är information om villkor och biljetter samt bestående allmängiltiga fakta.

Automatiskt inre utrop på bussar har förbättrats och bidrar till ökad tillgänglighet. Utfallet för indikatorn *Busstrafik, fungerande inre utrop*, för 2018 är 91 procent och därmed har målet för 2018 uppnåtts. Utfallet visar en förbättring jämfört med föregående år. Mätningen görs genom Mystery Shopping-undersökningar två gånger per år, på vår och höst, och resultatet och förbättringsförslag återkopplas till trafikentreprenörerna.

Sedan fordonen av typen X10 fasades ut från pendeltågstrafiken under våren 2017 har nu samtliga spårfordon tillgängligt insteg och målet 100 procent är därmed uppnått.

2.6.2 Hållbar verksamhet

Beträffande Hållbar verksamhet har landstingsstyrelsen huvudansvar för att styra mot och följa upp det övergripande målet. Trafikförvaltningen har att redogöra för hur förvaltningen bidrar till målet samt nivå avseende metoder och verktyg.

Målinriktad forskning, innovation och digitalisering

Trafikförvaltningen arbete med forskning och innovation utgår, genom beslut från trafiknämnden, från en inriktning som beskriver vilka behov som har identifierats för att nå målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Region Stockholm har genom trafiknämnden beslutat att stödja K2 – Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik. Härutöver stödjer trafikförvaltningen Regionsstyrelsen i forskningssamverkan med KTH och Stockholms Universitet. Trafikförvaltningen deltar även i Järnvägsgruppen vid KTH.

Indikatorer	Utfall
Nämnden/bolaget har infört metoder och verktyg för att arbeta med innovationer på ett systematiskt sätt	Ja

Trafikförvaltningen har under ledning av Vinnova deltagit i utvärderingen av Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik K2. Trafikförvaltningen har också lämnat stöd till ett antal forskningsprojekt inom K2, KTH och Stockholms universitet samt deltagit ledningsgrupper och styrgrupper för denna forskningssamverkan. Exempel på resultat är en utvecklad metod för att värdera snabbusslinjer, så kallade BRT, som använts i värdering av olika

kollektivtrafiklösningar för Norra Djurgårdsstaden. Hur trängsel kan mätas för att åtgärda kapacitetsproblem har tagits fram och skillnader mellan olika resenärsgrupers nöjdhet har publicerats. Ett viktigt resultat är också det utbyte av kunskap som genomfördes genom den resultatkonferens som K2 anordnade mellan forskare och trafikförvaltningens experter. Här fick forskare bättre insyn i trafikförvaltningens uppdrag och experter fick ta tillvara resultat och påverka forskningsinriktningen. Trafikförvaltningen har också deltagit i ett initiativ från Svensk Kollektivtrafik för att undersöka förutsättningar för innovationssamverkan för utveckling av kollektivtrafik inom Sverige.

Trafikförvaltningen har under 2018 fortsatt samverka med Samtrafiken avseende tjänsteutveckling, t ex genom att öppna API:er och öppen data från kollektivtrafikbranschen görs tillgänglig för externa aktörer. Samverkan sker också inför den kommande EU-regleringen kring tillgängliggörande av trafikinformation.

Informationsteknik blir en allt viktigare del av anläggningen. Ett uppdrag har startats inom trafikförvaltningen som syftar till att sätta upp ett arbetssätt som systematiskt driver den digitala transformationen i rätt riktning. Målsättningen är att skapa en medvetenhet om digitaliseringens möjligheter, fånga organisationens kompetens och innovationsförmåga, och genom systematiskt arbete realisera nyttor med hjälp av digital teknologi för bland annat resenärer, regionen, underleverantörer samt trafikförvaltningen.

Social hållbarhet och effektivt miljöarbete

Trafikförvaltningen är genom AB SL medlem i Förenta Nationernas hållbarhetsinitiativ Global Compact och har därmed åtagit sig att följa dess tio principer inom områdena mänskliga rättigheter, arbetsrätt, miljö och antikorruption. En del av detta arbete är tillämpning av Sveriges regioner och landstings uppförandekod för leverantörer för att främja social hållbarhet genom hela leverantörskedjan. Kraven som ställs i koden har kompletterats för att passa den typ av upphandling som genomförs inom förvaltningen. Vid samtliga upphandlingar skickar trafikförvaltningen med en kravbilaga avseende social hållbarhet, i vilken det ställs krav på att leverantörerna rapporterar vilka sociala frågor de arbetar med, samt resultatet av detta arbete.

Indikatorer	Utfall
Nämnden/bolaget har infört metoder och verktyg för ett systematiskt arbete med jämställdhet och jämlikhet	Delvis
Nämnden/bolaget har infört metoder och verktyg för ett systematiskt arbete med nationella minoriteter	Delvis
Nämnden/bolaget har infört metoder och verktyg för ett systematiskt arbete med barns rättigheter	Delvis
Nämnden/bolaget har infört metoder och verktyg för ett systematiskt arbete med delaktighet för personer med funktionsnedsättningar	Ja

Trafikförvaltningens hållbarhetsarbete fortsätter med fokus på beslutade mål och de utmaningar som kollektivtrafiken ställs inför. Tre hållbarhetsredovisningar tas fram för 2018: SL, Waxholmsbolaget och trafikförvaltningen. Den sistnämnda publiceras på landstingets hemsida och FN:s hemsida för Global Compact.

Trafikförvaltningen arbetar systematiskt med att minska miljöpåverkan genom att förebygga och effektivisera. Trafikförvaltningen har ett certifierat miljöledningssystem i enlighet med ISO 14001. Ett systematiskt miljöarbete är implementerat i verksamheten och rapporteras tertialvis till trafikförvaltningens ledningsgrupp.

Utveckling avseende arbete med hållbar miljöpåverkan är fortsatt positiv, tex inom användningen av förnybar energi, minskade utsläpp av kväveoxider och partiklar. Sedan sommaren 2018 drivs 100 procent av bussflottan på förnybara drivmedel. Energianvändningen har minskat och överträffar årets mål om minskad energianvändning för kollektivtrafiken. Andel förnybar energi i fastigheter har ökat sedan föregående år men uppfyller inte målet för 2018. Befintliga avtal med trafikentreprenörer omfattar el och värme abonnemang där inget krav har ställts på förnybar energi i fastigheter men nya bussavtal innehåller högre krav om energieffektivisering och det finns krav i nya avtal som innebär att endast energi från förnybara källor ska användas. Successiv uppgradering av fordonsflottan då bussar och färdtjänstfordon byts ut mot nyare modeller med renare motorer gör också att utsläppen minskar inom framförallt busstrafiken och färdtjänsten. Elektrifiering av busstrafiken kommer också att bidra till minskade utsläpp.

Trafikförvaltningens ledningsgrupp fattade i december 2018 ett inriktningsbeslut med anledning av mål 13 och 14 i SLL Miljöprogram 2017-2021, som bland annat innebär att i bygg- och anläggningsinvesteringsåtgärder som är ≥ 50 miljoner kronor ska åtgärder identifieras och prioriterade åtgärder genomföras, med målsättning om att reducera klimatpåverkan med minst 15 procent. Därtill ska trafikförvaltningen utreda och implementera krav för reducerad

klimatpåverkan i bygg- och anläggningsinvesteringsåtgärder ≤ 50 miljoner kronor. Arbetet för att konkretisera kravbild och arbetssätt fortsätter under år 2019.

Se vidare bilagorna Miljöredovisning och Hållbarhetsredovisning.

Säkra processer
Ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete är implementerat i verksamheten och rapporteras tertialvis till trafikförvaltningens ledningsgrupp. Allvarligare säkerhetshändelser, både i trafiken och inom projekt, rapporteras vid behov månadsvis. Årliga mål för trafiksäkerhetsarbetet i spårtrafiken är fastställda av förvaltningschefen.

Indikatorer	Utfall
Nämnden/bolaget har infört metoder och verktyg för ett systematiskt arbete med informationssäkerhet	Ja
Nämnden/bolaget har genomfört egenkontroll av arbetet med informationssäkerhet på strategisk nivå	Ja
Nämnden/bolaget har infört metoder och verktyg för ett systematiskt arbete med säkerhet	Ja
Nämnden/bolaget har infört metoder och verktyg för ett systematiskt arbete med krisberedskap	Ja

Lokal trafiksäkerhetspolicy för SL-trafiken enligt SLL:s riktlinjer finns. En särskild trafiksäkerhetspolicy för sjötrafiken har fastställts av trafiknämnden i november 2018. System för säkerhetsstyrning av trafiksäkerheten inklusive nödvändiga säkerhetsregler finns för spårtrafiken och gäller såväl internt inom trafikförvaltningen som för berörda entreprenörer. Utbildningar i trafikförvaltningens säkerhetsstyrning genomförs löpande. Löpande revisioner av både det inre säkerhetsarbetet och entreprenörernas säkerhetsarbete genomförs enligt årlig revisionsplan.

I kommande steg avses säkerhetsstyrningen successivt att utvidgas till att omfatta alla trafikslag och projektverksamheten (byggarbetsplatser). Dock med olika detaljeringsgrad beroende på verksamhetsområde.

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

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

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

Inom securityområdet har trafikförvaltningen varit drivande när det gäller den så kallade tilläggsremissen rörande förenklad kamerabevakningslag, inom ramen för samarbetet inom Nationella Rådet för Järnvägs- och Kollektivtrafikskydd (NRJK[4]). Remissen syftar till ett enklare tillståndsförfarande för kameror och till ökad trygghet samt minskad skadegörelsen inom kollektivtrafiken.

När det gäller trafiksäkerhet och personsäkerhet i trafikdriften har en särskild sjösäkerhetspolicy tagits fram och godkänts av trafiknämnden. I nästa steg avses trafiksäkerhetspolicyn för SL-trafiken att omarbetas till en trafiksäkerhetspolicy som även omfattar färdtjänst- och sjukresor.

Trafikförvaltningens krishanteringsplan uppdateras löpande. En översyn av hela krisledningsorganisationen pågår i syfte att kalibrera den med den modell som de övriga samverkansparterna inom organisationen Samverkan Stockholmsregionen använder. Avsikten är också att tillsätta särskilda krisledare så att förvaltningschefen och den högsta förvaltningsledningen kan befrias från det operativa krisledningsarbetet och fokusera på en mer strategisk nivå under ett krisförlopp.

I mars 2018 höll trafikförvaltningen ett leverantörsmöte med samtliga större trafik- och underhållsentreprenörer i trafiken. Fokus för mötet var vårt samhällsansvar, det säkerhetspolitiska lägets påverkan på landstinget och civilförsvarets roll.

En informationssäkerhetskrisövning och en krisövning tillsammans med Samverkan Stockholmsregionen har genomförts under våren 2018. Under september månad 2018 genomfördes en krisövning tillsammans med några av trafikförvaltningens entreprenörer och samarbetspartners.

4 NRJK är ett samarbete mellan bland annat SLL, Trafikverket, Transportstyrelsen och Polismyndigheten.

2.6.3 Tryggad kompetensförsörjning

För Tryggad kompetensförsörjning har landstingsstyrelsen huvudansvar för att styra mot och följa upp det övergripande målet. Trafikförvaltningen har att redogöra för hur förvaltningen bidrar till målet, se vidare nedan under respektive nedbrutet mål samt avsnitt 5 Personal och Utbildning.

Mål och indikator	Utfall 2018	Utfall 2017	Mål TF 2018	Måluppfyllelse
TRYGGAD KOMPETENSFÖRSÖRJNING				
Attraktiv arbetsgivare				
Medarbetarskapsindex	78%	77%	≥76	**Ja** ●
Ledarskapsindex	77%	78%	≥77	**Ja** ●
Totalindex	74%	75 %	≥74	**Ja** ●
Modern arbetsorganisation				
Systematisk kompetensplanering				
Andel medarbetare i SLL som använder KOLL[1)]	45%	21 %	≥40 %	**Ja** ●

[1)] KOLL är landstingets modell för systematisk kompetensplanering.

Trafikförvaltningen ligger väl till och når målen inom respektive nedbrutet mål för 2018.

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

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

Systematisk kompetensplanering
Under 2019 planeras ett brett införande av landstingets kompetensplaneringsmodell KOLL och dess IT-stöd ProCompetence. Lärtorget är implementerat i organisationen. En gemensam utbildningsplattform har även upphandlats bland annat för att få en bättre överblick över pågående kompetensutvecklingsinsatser.

En kompetensförsörjningsplan för hela trafikförvaltningen är prioriterad inför 2019.

2.6.4 Långsiktigt hållbar ekonomi

Mål och indikator	Utfall 2018	Utfall 2017	Mål 2018	Måluppfyllelse
LÅNGSIKTIGT HÅLLBAR EKONOMI				
Ett resultat i balans				
Resultatet före omställningskostnader	580	483	250	**Ja** ●

Resultatet för trafiknämndens verksamhetsområden uppgår till 580 mkr, att jämföra med ett budgeterat resultat om 250 mkr i enlighet med fullmäktiges beslut. Senaste prognos visade ett resultat på 700 mkr. För analys, se vidare avsnitt 3.

2.6.5 Lokala mål och verksamhetstal

För redovisning av lokala mål och verksamhetstal se bilaga Lokala mål och verksamhetstal.

2.7 Uppdrag kopplade till mål

Trafikförvaltningen har 15 uppdrag från landstingsfullmäktige. Av dessa är 4 slutförda och 11 pågår enligt plan. Statusrapportering och kommentarer avseende de av landstingsfullmäktige givna uppdrag sker i det landstingsgemensamma ledningssystemet Stratsys (Stödet) samt i bilaga Återrapportering av uppdrag och anmodan.

Trafikförvaltningen har 19 uppdrag från trafiknämnden. Av dessa är 9 slutförda, 10 pågår enligt plan. Statusrapportering och kommentarer avseende de av trafiknämnden givna uppdragen sker i bilaga Återrapportering av uppdrag och anmodan.

2.8 Effektivare landsting

De huvudsakliga områden som trafikförvaltningen har arbetat med för att effektivisera verksamheten under året är:

- investeringsstyrning
- kompetensförsörjning
- inköp och upphandling
- kontroll på anläggningen

Insatser inom investeringsstyrningen har i huvudsak riktats kring tydliggörandet av arbetsflödena i investeringsprocessen; en utveckling av styrning och arbetssätt, ny organisation inom investeringsprojekt samt förtydligande av roller och kompetenser i investeringsprocessen från tidiga skeden till effekthemtagning. I slutet av året påbörjades också arbetet med att utveckla och harmonisera styrningen med den nya åtgärdsvals- och investeringsprocessen, ett utvecklingsarbete som kommer att pågå under hela 2019. Under året har många andra aktiviteter stärkt investeringsstyrningen bland annat utvecklad projektmetodik och systemstöd till program- och projektledare samt en mer utvecklad aktiveringsprocess och TKI[5]-modell.

Konsultväxlingen är en del av det pågående arbetet med att säkra förvaltningens kompetensförsörjning. Fokus i arbetet har varit på styrande, ledande, stödjande och uppföljande roller. Konsultväxling ger stora fördelar till förvaltningen såväl vad gäller ledning och styrning samt erfarenhetsåterföring, som direkt monetär besparing. Antalet beslutade tjänster för konsultväxling uppgår till 141. Växling har hittills skett per december med 108 tjänster, räknat från halvåret 2015, varav 29 under 2018. Vid sidan av konsultväxlingar har förvaltningen en restriktiv hållning och process vid intag av resurskonsulter.

För trafikförvaltningens del ligger den största potentiella monetära effektiviseringen inom ramen för kommande upphandlingar. Arbetet med att effektivisera trafiken och tillhörande tjänster är ett långsiktigt och kontinuerligt arbete som påbörjades 2017. De närmaste åren är det viktigt att säkerställa pågående och kommande upphandlingar av flera omfattande trafikavtal. Resultatet av upphandlingarna kommer att påverka framtida trafikdriftskostnader under lång tid. Genom att utnyttja tillgänglig konkurrens och med en medvetenhet i kravställningen kan verksamheten effektiviseras samtidigt som ökad nytta levereras. Processen för hur trafikupphandlingar genomförs samt inrättade av ett trafikråd är några exempel på vad som har genomförts. Utöver det har arbetet med att implementeringen av kategoristyrt inköp fortsatt.

Trafikförvaltningen har fortsatt implementeringen av adekvata systemstöd för att ha koll på anläggningen (LANDLORD, BEST-A, ATHENA, IS-DIP) samt drivit pilotprojekt för prediktivt underhåll. Förvaltningen har också påbörjat utveckling av effektiva och ändamålsenliga arbetssätt inom tillgångsförvaltningen, ett arbete som kommer fortsätta under 2019.

[5] Tid, kostnad, innehåll

Se även avsnitt 7 Ledningens åtgärder, för styrning mot ett effektivare landsting.

2.8.1 Produktivitet

Nedan beskrivs produktivitet per trafikslag (kostnad per genomförd trafik). För mer detaljerad information kring kostnader se avsnitt 3. Ekonomi. För mer information avseende sittplatskilometer[6] se avsnitt 2.6.1. Lokala mål och verksamhetstal, produktion. Antalet personkilometer[7] påverkas i stor utsträckning av antalet resande. För detaljerad information kring resande se avsnitt 4.2 Resande.

Tunnelbana
Kostnaderna för tunnelbanetrafiken har ökat med 2,5 procent jämfört med föregående år. Ökningen beror främst på ökade indexkostnader samt hyreskompensation till trafikentreprenören för Norsborgsdepån. Antal personkilometer uppgår till 1 991 tusen vilket är en ökning med 0,6 procent jämfört med föregående år, vilket följer trenden för påstigande. Antal sittplatskilometer har minskat med 0,2 procent till 4 473 tusen.

Den genomsnittliga beläggningsgraden[8] uppgår därmed till 44,5 procent vilket är en ökning med 0,4 procentenheter. Kostnaden per personkilometer uppgår till 1,46 kr vilket är en ökning med 0,02 kr (1,9 procent). Kostnaden per sittplatskilometer uppgår till 0,65 kr vilket medför en ökning med 0,02 kr (2,8 procent).

Pendeltåg
Kostnaderna för pendeltågstrafiken har minskat med 7,2 procent vilket främst beror på lägre kostnader för grundavtalet, bland annat till följd av trafikering via Citybanan, samt lägre kostnader för produktionsersättning till följd av inställda och korta tåg. Antal personkilometer har ökat med 9,3 procent till 1 939 tusen och följer trenden för antal påstigande. Ökningen beror till stor del på en överströmning till pendeltåg till följd av Citybanans ibruktagande. Antal sittplatskilometer ökat med 7,7 procent till 6 822 tusen och beror på innevarande års utökade trafikutbud i enlighet med trafikplan 2018.

Den genomsnittliga beläggningsgraden uppgår till 28,4 procent vilket är en ökning om 0,4 procentenheter. Kostnaden per personkilometer

6 Antal sittplatskilometer = antal sittplatser som ställs till förfogande (fordonstyp avgörande) multiplicerat med antalet utbudskilometer (fordonskilometer till trafikanternas förfogande).
7 Antal personkilometer = resenärernas sammanlagda reslängd i kilometer.
8 Beläggningsgrad = antal personkilometer/antal sittplatskilometer, visar graden av andelen utnyttjat trafikutbud i förhållande till totalt utbud

uppgår till 1,09 kr vilket är en minskning med 0,19 kr (15,1 procent). Kostnad per sittplatskilometer har minskat med 0,05 procentenheter till 0,31 kr.

Lokalbana
Lokalbanetrafikens kostnader har ökat med 14,5 procent tack vare fler resande på Tvärbanan tack vare att banan nu har genomgående trafik via Alvik. Även föregående års avstängningar på Roslagsbanan påverkar avvikelsen. Antalet personkilometer ökar med 21,4 procent till 340 tusen och antal sittplatskilometer ökar med 24,8 procent till 1 071 tusen. Ökningen beror även här på fler resande, bland annat på tvärbanan till följd av den numera genomgående trafiken samt färre trafikavstängningar i år. Därtill bidrar förlängningen av Spårväg City till T-centralen till en stor ökning samt utökning av trafik i rusningstid på Lidingöbanan.

Den genomsnittliga beläggningsgraden uppgår till 31,7 procent vilket är en minskning med 0,9 procentenheter. Kostnaden per personkilometer har minskat till 2,64 kr, vilket är en minskning med 0,16 kr (5,7 procent). Kostnaden per sittplatskilometer uppgår till 0,84 vilket är en minskning med 0,07 kr (8,3 procent).

Busstrafik
Busstrafikens kostnader har ökat med 2,0 procent jämfört med föregående år, främst till följd av högre indexkostnader och högre volym trafikbeställningar i produktionsavtal. Antal personkilometer uppgår till 1 874 tusen vilket innebär en minskning med 1,3 procent jämfört med föregående år, vilket främst är en följd av framkomlighetsproblem i innerstaden och en överströmning av resenärer till pendeltåg i och med ibruktagandet av Citybanan. Antal sittplatskilometer uppgår till 6 117 tusen vilket är en ökning om 0,1 procent jämfört med föregående år.

Detta medför en genomsnittlig beläggningsgrad inom busstrafiken om 30,6 procent vilket är en minskning med 0,5 procentenheter. Kostnaden per personkilometer uppgår till 3,18 kr vilket är en ökning med 0,1 kr (3,3 procent) jämfört med föregående år. Kostnad per sittplatskilometer uppgår till 0,97 kr vilket är en ökning med 0,01 kr (1,9 procent).

Färdtjänsttrafiken
Kostnaderna för färdtjänsttrafiken ökade med 4,5 procent jämfört med föregående år. Det beror främst på fler resor med rullstolstaxi och ett högre pris per resa. Det totala antalet resor inom färdtjänsten (färdtjänstresor) har minskat med 1,4 procent jämfört med föregående

år. Kostnaden per färdtjänstresa uppgick därmed till 346 kr vilket är en ökning med 19 kr (6,0 procent).

Skärgårdstrafiken (WÅAB)
Kostnaderna för skärgårdstrafiken ökade med 11,5 procent jämfört med föregående år. Ökningen beror främst på högre indexkostnader och bränslepriser samt utökad trafikering. Antalet passagerartimmar[9] uppgår till 2 560 tusen vilket innebär en ökning med 46 tusen (1,8 procent). Kostnaden per passagerartimme uppgick därmed till 139 kr vilket är en ökning med 12 kr (9,5 procent) jämfört med föregående år.

9 Passagerartimmar = medelreslängd i timmar * passagerare (påstigande)

3. Ekonomi

3.1 Resultatutveckling

Resultaträkning: Trafikförvaltningens[10] resultat 2018 jämfört med budget samt resultat 2017. Verksamhetsinterna intäkter och kostnader ingår ej i resultaträkningen nedan.

Resultat (mkr)	Utfall 1812	Budget 1812	Avvik utf-bu 1812	Utfall 1712	Föränd % 1812-1712
Verksamhetsanslag	10 280	10 280	**0**	9 952	3,3%
Biljettintäkter	8 473	8 449	**24**	8 144	4,0%
Uthyrning fordon	1 406	1 402	**4**	1 400	0,4%
Uthyrning lokaler	774	806	**-32**	696	11,3%
Reklamintäkter	355	357	**-3**	365	-2,9%
Övriga intäkter	1 623	1 331	**292**	1 824	-11,0%
Verksamhetens intäkter	**22 911**	**22 625**	**286**	**22 380**	**2,4%**
Personalkostnader	-748	-773	**26**	-661	13,1%
Köpt landtrafik (SL)	-12 351	-12 728	**377**	-12 176	1,4%
Köpt färdjänsttrafik (Ftj)	-999	-1 069	**70**	-960	4,1%
Köpt sjötrafik (WÅAB)	-352	-327	**-25**	-317	10,9%
Drift och underhåll	-2 136	-2 309	**173**	-1 982	7,8%
Övriga kostnader	-2 350	-1 366	**-984**	-2 281	3,0%
Verksamhetens kostnader	**-18 936**	**-18 573**	**-363**	**-18 378**	**3,0%**
Avskrivningar	-3 208	-3 229	**21**	-3 064	4,7%
Finansnetto	-188	-574	**385**	-455	-58,6%
Resultat*	**580**	**250**	**330**	**483**	

* Avser resultat före bokslutsdispositioner och skatt.

Avvikelse utfall i jämförelse med budget

Årets resultat uppgår till 580 mkr och överstiger det budgeterade resultatkravet om 250 mkr med 330 mkr.[11] Nedan följer en detaljerad redovisning.

Verksamhetens intäkter

Verksamhetens intäkter överstiger årsbudget med 286 mkr. Avvikelsen beskrivs nedan per resultatrad.

[10] Med trafikförvaltningen avses i detta avsnitt trafikförvaltningen inklusive AB SL med dotterbolag, Waxholmsbolaget och färdtjänstverksamheten.
[11] Samtliga utrangeringar samt avsättning anses vara jämförelsestörande. Inom finansnettot är även posten försålda fordringar att betrakta som jämförelsestörande år 2018.

Biljettintäkter
Biljettintäkterna överstiger budget med 24 mkr. En generell volymbaserad intäktsökning, kopplad till ökad försäljning av periodbiljetter i SL-trafiken, reduceras av en intäktsminskning till följd av de avgiftsfria ungdomsbiljetterna. För dessa kompenseras förvaltningen med statsbidrag, se vidare nedan under *Övriga intäkter*. För en utökad analys av biljettintäkterna i SL-trafiken se bilaga 4. Intäkterna från skärgårdstrafiken överstiger budget med 9 mkr[12] medan resenärsintäkterna från färdtjänstverksamheten ligger i nivå med budget, färre färdtjänstresor men fler sjukresor.

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

De övriga intäkterna överstiger budget med 262 mkr, huvudsakligen till följd av en ökad omfattning av resultatneutral vidarefakturering, främst externa projekt med 94 mkr (Roslagsbanan, Slussen, Citybanan med flera). Lokalintäkterna understiger budget med 32 mkr varav drygt hälften är hänförligt till Fredriksdal med motsvarande lägre kostnad. Resterande avvikelse gäller lokalbanedepån AGA till följd av pågående utredning med Stockholm Spårvägar. Ett statligt bidrag med 79 mkr kompenserar för de avgiftsfria biljetterna till ungdomar under sommarmånaderna, så kallade ungdomsbiljetter. Övriga avvikelser avser främst finansieringsbidragen som ökar på grund av en högre aktiveringstakt än budgeterat (47 mkr) samt kontrollavgifter (22 mkr).

Verksamhetens kostnader
Verksamhetens kostnader överstiger budget med 363 mkr. Avvikelsen beskrivs nedan per resultatrad.

Köpt trafik SL
Köp trafik inom SL understiger budget med 377 mkr. Avvikelsen är främst hänförlig till busstrafiken med lägre kostnader för index (146 mkr) och VBP-avtal[13] (110 mkr) främst inom innerstaden på grund av trängsel i trafiken och framkomlighetsproblem, samt i Solna och Sollentuna till följd

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

av överströmning av resenärer till Citybanan. Lägre kostnader uppstår också på grund av reglering av uppbokade kostnader tidigare år (69 mkr) och viten för inställd trafik i främst Innerstaden och Norrort (41 mkr). Även järnvägstrafiken bidrar till lägre kostnader främst till följd av lägre produktionsersättning i pendeltågsavtalet till följd av brister i trafikleveransen (116 mkr).

Avvikelsen motverkas av högre kostnader för VBP-avtal inom lokalbanorna till följd av fler resande på Roslagsbanan och Tvärbanan (54 mkr), samt högre kostnader för ersättningstrafik (25 mkr) främst avseende pendeltågslinje 44 som inte var i drift under början av året. I övrigt påverkas kostnaderna för SL-trafiken bland annat av högre kostnader till följd av utökade trygghetsåtgärder och biljettkontroller (17 mkr).

Färdtjänst och skärgårdstrafik
Kostnaderna för köpt färdtjänsttrafik understiger budget med 70 mkr. De lägre kostnaderna beror främst färre resor med taxi och rullstolstaxi samt viten till följd av bristande leverans. Köpt trafik inom Waxholmsbolaget överstiger budget med 25 mkr. Avvikelsen beror främst på kostnader för utökad trafikering inom skärgårdstrafiken, samt högre index och bränslekostnader. Lägre kostnader för godstrafik motverkar avvikelsen.

Drift och underhåll
Drift och underhållskostnaderna understiger budget med 173 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på lägre kostnader för planerat underhåll (132 mkr) främst till följd av förskjutningar av underhållsarbeten inom den löpande förvaltningen och projektverksamheten, men även på grund av lägre avtalskostnader. De lägre underhållskostnaderna återfinns på ett flertal ställen i verksamheten men huvudsakligen inom IT-förvaltningen. Därtill kommer lägre kostnader för anläggningsdrift (43 mkr) och akut underhåll (9 mkr) vilket också beror på lägre priser inom avtalen samt förskjutna arbeten inom såväl förvaltning som projekt. Kostnaderna för el- och energi är något högre främst till följd av högre elskatt (13 mkr).

Personalkostnader
Personalkostnaderna understiger budget med 26 mkr, huvudsakligen på grund av lägre lönekostnader för anställd personal till följd av vakanser och frånvaro (96 mkr). Ökade kostnader för resurskonsulter för att täcka upp för vakanser bidrar till att minska avvikelsen (73 mkr). Se även avsnitt 3.1.4 Bemanningskostnader.

Övriga kostnader
Övriga kostnader överstiger budget med 984 mkr. Det beror främst på kostnader för utrangeringar av anläggningar och projekt samt avsättningar

(783 mkr). De största posterna inom årets utrangeringar rör bandelar inom Roslagsbanans anläggning till följd av att gamla delar byts ut inom ramen för Program Roslagsbanan utbyggnad. Därtill kommer lägre kostnadsreducering till följd av färre arbetade timmar i investeringsprojekt av trafikförvaltningens personal (82 mkr) samt högre kostnader för specialistkonsulter[14] (77 mkr) och externa projekt (94 mkr) vilka dock vidarefaktureras (resultatneutrala). Avvikelsen motverkas av ett antal poster bland annat av lägre kostnader för reklam och pr samt försäljningskostnader.

Kapitalkostnader
Kapitalkostnaderna understiger budget med 406 mkr, huvudsakligen på grund av ett positivt finansnetto, främst till följd av försålda fordringar (337 mkr). Nettointäkten för försäljningen blir 306 mkr på grund av tillkommande kostnad för valutasäkring och att intäktsränta bortfaller efter försäljningen (31 mkr). Vidare är den räntebärande skuldportföljen lägre än budgeterat på grund av förskjutningar i investeringsportföljen, vilket tillsammans med ett lägre ränteläge påverkar utfallet för finansnettot positivt. Något lägre räntekostnader noteras kopplat till pensionsskulden, till följd av förändrad diskonteringsränta, enligt beräkningar från KPA (7 mkr).

Avskrivningskostnaderna understiger årets budget med 21 mkr huvudsakligen till följd av en återföring av tidigare nedskrivning på 29 mkr avseende Fredriksdals bussdepå. I övrigt beror avvikelsen på förändrade aktiveringsplaner samt retroaktiv avskrivning för tvätthallen i Södertälje bussdepå.

Avvikelse utfall i jämförelse med föregående år
Verksamhetens intäkter har ökat med 531 mkr medan kostnaderna ökat med 558 mkr. Kapitalkostnaderna har minskat med 124 mkr.[15]

Verksamhetens intäkter

Verksamhetsanslag
Verksamhetsanslaget ökar med 328 mkr i enlighet med budget.

Biljettintäkter:
Biljettintäkterna ökar med 329 mkr. I SL-trafiken beror ökningen, huvudsakligen på prishöjningen 2018 med cirka 3,3 procent på samtliga biljettyper. Volymrelaterade faktorer med mera står för en mindre del av

[14] Avvikelsen för specialistkonsulter beskrivs vidare under avsnitt 3.1.5 Konsultkostnader.
[15] Samtliga utrangeringar samt avsättning kan anses vara jämförelsestörande. Inom finansnettot är även posten försålda fordringar att betrakta som jämförelsestörande år 2018.

ökningen, cirka 20 procent, och förklaras i huvudsak av en generell resandeökning såväl till följd av befolkningsutvecklingen som till sommarens ungdomssatsning. Intresset för årsbiljetter har ökat medan försäljning av 90-dagarsbiljetter har minskat. Därtill märktes en ökad försäljning av biljetter till följd av Trafikverkets renovering av spåren mellan Stockholms Central och Stockholms Södra (”Getingmidjan”) då SJ-resenärer fick resa med pendeltåg i stället för med fjärrtåg. Intäktsbortfallet till följd av de avgiftsfria ungdomsbiljetterna kompenseras med statsbidrag, se *Övriga intäkter*. För utökad analys avseende biljettintäkter i SL-trafiken se bilaga 4. Intäkterna från skärgårdstrafiken är i nivå med föregående år, liksom intäkterna från färdtjänstresor, medan sjukresorna var fler och genererade ökade intäkter med 2 mkr.

Övriga intäkter
Övriga intäkter sammanfattar resultatraderna uthyrning av fordon och lokaler, reklamintäkter samt övrigt. Intäkterna understiger utfall föregående år med 126 mkr. Lägre intäkter från medfinansiering (286 mkr), till följd av att flera objekt med finansieringsbidrag blivit fullt avskrivna eller utrangerats, motverkas av högre lokalintäkter (79 mkr) från de nya depåerna Fredriksdal och Norsborg samt att full hyresersättning nu erhålls efter tidigare överenskommelse om viss hyresreduktion för Ulvsundadepån. Därtill erhålls ett statligt bidrag med 79 mkr i år som kompensation för de avgiftsfria ungdomsbiljetterna, vilket ökar intäkterna i jämförelse med föregående år.

Intäkter från kontrollavgifter ökar (22 mkr) liksom från uthyrning av fordon (6 mkr) jämfört med föregående år. Pendeltågsuthyrningen har ökat i samband med leveranserna av x60b, medan uthyrningen av bussar varit mindre omfattande. Reklamintäkterna ökar från spårtrafik och bussväderskydd men minskar från buss. Därtill kommer avvikelser kopplade till resultatneutrala vidarefakturerade poster. Exempelvis fakturerar Trafikverket numera MTR direkt för drivström, vilket ger lägre intäkter i år jämfört med fjolårets.

Verksamhetens kostnader
Verksamhetens kostnader överstiger utfall föregående år med 558 mkr. Årets kostnadsutveckling uppgår till 3,0 procent vilket överstiger den budgeterade kostnadsutvecklingen om 1,1 procent. Den högre faktiska kostnadsutvecklingen i förhållande till budgeterad utveckling beror främst på stora engångsposter såsom utrangeringar år 2018 som inte ingick i budgeten. Nedan följer förklaring till förändring mot föregående år per resultatrad.

Köpt trafik SL
Kostnaderna för köpt trafik inom SL ökar med 175 mkr. Ökningen kommer framför allt från busstrafiken (115 mkr), främst till följd av indexökning och ökad volym trafikbeställningar. Avvikelsen inom buss minskar dock till följd av lägre kostnader för VBP-avtal på grund av färre påstigande inom de flesta avtalsområden med VBP-kontrakt, bland annat på grund av en överströmning av resenärer till pendeltåg till följd av ibruktagandet av Citybanan och problem med framkomlighet i innerstaden. Tunnelbanetrafikens kostnader ökar också i budgeterad omfattning (72 mkr). Järnvägstrafikens kostnader minskar dock (51 mkr) främst till följd av trafikering via Citybanan istället för Stockholm Central samt lägre produktionskostnader till följd av kvalitetsbrister inom pendeltågstrafiken. Därutöver ökar kostnaderna med 39 mkr, huvudsakligen på grund av satsningar på trygghetsåtgärder och ökade kostnader för pendelbåtstrafik till följd av utökad trafik.

Färdtjänst och skärgårdstrafik
Kostnaderna för köpt färdtjänsttrafik ökar med 39 mkr vilket huvudsakligen beror på fler resor med rullstolstaxi samt ett högre pris per resa. Skärgårdstrafikens kostnader ökar med 35 mkr främst på grund av ökade indexkostnader och bränsleersättning samt högre kostnader för utökad trafikering.

Drift och underhåll
Drift- och underhållskostnaderna ökar med 154 mkr. Driftkostnaderna ökar med 58 mkr till följd av ökade bränslepriser inom sjötrafiken samt en utökad omfattning av förvaltningen av diverse IT-system. Det akuta underhållet ökar med 37 mkr främst till följd av ett utökat behov av felavhjälpande underhåll för hiss och rulltrappor samt plattformsväggar inom Citybanan. Planerat underhåll ökar med 82 mkr främst till följd av ett större behov inom stationer, bana och fordonsflotta. Kostnaderna för el och energi minskar med 67 mkr främst på grund av att föregående år belastades med retroaktiv elskatt för åren 2015-2016. Därutöver ökar övriga driftkostnader med 44 mkr, vilket främst är en följd av fler driftpåverkande projekt, bland annat kopplat till investeringsverksamheten. Ett större projekt är brandprojektet som syftar till att inventera och åtgärda brister inom anläggningarna kopplat till brandsäkerhet.

Personalkostnader
Personalkostnaderna ökar med 86 mkr vilket främst beror på den pågående konsultväxlingen med 29 tillsättningar under året, övriga beslutade och tillsatta tjänster samt årets löneökningar. Se även avsnitt 3.1.4 Bemanningskostnader.

Övriga kostnader
Övriga kostnader ökar med 69 mkr. Ökningen beror till stor del på ökade kostnader för specialistkonsulter (119 mkr) till följd av fler projekt, utredningar och uppdrag[16]. En ytterligare större kostnadsökning avser sjukresor (30 mkr) som dock ersätts av intäkter från hälso- och sjukvårdsförvaltningen. Ett antal poster bidrar till att minska avvikelsen. Jämförelsestörande poster som utrangeringar och avsättningar minskar med 16 mkr. År 2017 belastades bland annat med stora kostnadsföringar avseende program Röda linjens uppgradering till följd av att delprojektet avseende nytt signalsystem avbröts. Därutöver minskar kostnaderna för externa projekt (48 mkr) vilket dock motsvaras av minskade intäkter.

Kapitalkostnader
Kapitalkostnaderna minskar totalt med 124 mkr (3,5 procent). Kostnadsminskningen hänför sig till huvudsakligen till följd av försålda fordringar med 337 mkr. I samband med försäljningen minskar ränteintäkterna samt att kostnader för valutasäkring ökar i jämförelsen mellan åren (28 mkr). Exklusive försålda fordringar ökar kapitalkostnaderna med 185 mkr i jämförelse med 2017.

Kostnaderna för avskrivningar ökar med 143 mkr, huvudsakligen till följd av de driftsatta depåerna Fredriksdal och Norsborg samt citybanans stationer. Återföring av tidigare nedavskrivning på 29 mkr avseende Fredriksdals bussdepå minskar däremot avskrivningskostnaderna i jämförelse med föregående år.

Jämförelsen mellan åren påverkas även av ränteintäkten 2017, i samband med återbetalning av förskott från Ansaldo avseende signalsystemet inom program Röda linjens uppgradering (37 mkr). Lån för citybanan stationer togs upp i juni förra året (halvårsefffekt) och är huvudsaklig orsak till högre räntekostnad i år med 18 mkr. I övrigt är den räntebärande skuldportföljen marginellt lägre än föregående år och den genomsnittliga räntan ungefär detsamma.

3.1.1 Resultat per trafikindelning

För resultat per trafikindelning, se bilaga 1-3.

[16] Avvikelsen för specialistkonsulter beskrivs vidare under avsnitt 3.1.5 Konsultkostnader.

3.1.2 Redovisning över samtliga specialdestinerade statsbidrag

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

3.1.3 Redovisning över extern medfinansiering avseende investeringar

För redovisning av erhållna medfinansiering, se bilaga 6.

3.1.4 Bemanningskostnader

Tabell: Bemanningskostnader

Bemanningskostnader Mkr	Bokslut 2018	Budget 2018	Avvik Utf-budget	Bokslut 2017	Föränd jmf med fg år
Summa personalkostnader	**-674**	**-772**	**98**	**-609**	**10,7%**
varav förändring sem- och löneskuld	*-3*	*-1*	*-2*	*-2*	*50,0 %*
varav lönekostnad	*-416*	*-476*	*60*	*-376*	*10,6%*
varav övertid	*-4*	*-2*	*-2*	*-3*	*33,3%*
varav PO-pålägg	*-141*	*-163*	*22*	*-131*	*7,6%*
varav pensionskostnad	*-83*	*-97*	*14*	*-71*	*16,9%*
varav sjuklönekostnad	*-5*	*-2*	*-3*	*-5*	*0,0%*
Inhyrd personal	**-74**	**-1**	***-73***	**-52**	**42,3%**
Summa bemanningskostnad	**-748**	**-773**	**25**	**-661**	**13,2%**

Verksamhetens bemanningskostnader utgör drygt 3 procent av trafikförvaltningens totala verksamhetskostnader[17]. Jämfört med föregående år har bemanningskostnaderna ökat med cirka 13 procent främst till följd av fler beslutade tjänster, till stor del på grund av den pågående konsultväxlingen.

Avvikelse utfall i jämförelse med budget
Utfallet för bemanningskostnaderna uppgår till 748 mkr, jämfört med budgeterat 773 mkr. Kostnader för löner inklusive sociala avgifter och pensioner samt övriga personalrelaterade kostnader understiger budget (98 mkr) medan kostnaderna för inhyrd personal överstiger budget (73 mkr) till följd av vakansläget.

[17] Trafikförvaltningen inklusive AB SL med dotterbolag, Waxholmsbolaget och färdtjänstverksamheten

Avvikelse utfall i jämförelse med föregående år
Bemanningskostnadernas utveckling jämfört med föregående år beror på ökade kostnader för löner, inklusive sociala avgifter, samt för inhyrd personal/resurskonsulter (87 mkr). Detta som följd av att antalet anställda har ökat, till stor del på grund av den pågående växlingen från konsulter till fast anställda, samt den årliga lönerevisionen.
Vakansläget påverkar utvecklingen med ökade kostnader för inhyrd personal. Pensionskostnader, som redovisas relaterat till förändring av pensionsskulden enligt underlag från KPA Pension, visar en ökning i perioden jämfört med föregående år (12 mkr).

3.1.5 Konsultkostnader

Trafikförvaltningen anlitar specialistkonsulter vid tillfälligt behov av viss kompetens eller specialistkunskap som inte finns inom organisationen. Specialistkonsulter används till exempel vid behov av extern granskning av processer, genomförande av analyser, utredningar, revisioner och undersökningar samt juridiskt stöd. Nyttjandet av specialistkonsulter sker inom hela trafikförvaltningen, såväl inom drift- och projektavdelningarna som de administrativa avdelningarna. Kostnader för resurskonsulter (inhyrd personal) redovisas under avsnitt 3.1.4 Bemanningskostnader.
Det pågående arbetet med att växla konsulter till fast anställd personal fortsätter inom förvaltningen. Den största delen av de konsulter som växlas återfinns inom investeringsverksamheten[18].

Avvikelse utfall i jämförelse budget
Årets utfall för specialistkonsulter uppgår till 352 mkr och överstiger budget med 77 mkr. En del av avvikelsen beror på att en del planerade konsultbehov budgeterades på andra konton i resultaträkningen. Med hänsyn taget till detta avviker utfallet mot budget med 43 mkr.

Avvikelsen beror främst på ökade kostnader för tillkomna uppdrag avseende behovsanalyser och trafikövergripande utredningar samt analyser kring nytt biljett och betalsystem (27 mkr). Därtill kommer kostnader för konsulter i investeringsprojekt som inte kan klassificeras som investeringsutgifter (21 mkr), huvudsakligen rörande Röda linjens uppgradering, Slussen och Citybanan. Ytterligare större orsaker är bland annat IT-projekt främst projektet FordonsPC (17 mkr) och juriststöd (17 mkr).

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

Avvikelse utfall i jämförelse med föregående år
Årets utfall för specialistkonsulter uppgår till 352 mkr och överstiger utfall motsvarande period föregående år med 119 mkr. Kostnaderna ökar mest inom trafikverksamheten (54 mkr) på grund av fler utredningar och projekt kopplade till förvaltningen av anläggningarna. Inom området strategisk utveckling ökar kostnaderna med 36 mkr på grund av att uppdrag som inte genomfördes under 2017 nu har påbörjats samt att fler uppdrag har tillkommit avseende behovsanalyser och trafikövergripande utredningar samt initiala analyser kring nytt biljett- och betalsystem. Inom IT-förvaltningen ökar kostnaderna med 31 mkr främst på grund av tillkommande projekt men också till följd av implementationen av en ny IT-förvaltningsmodell. Därutöver ökar kostnaderna bland annat för juriststöd, stöd för införandet av GDPR[19] inom trafikförvaltningen samt upphandlingskonsulter vilket samvarierar med aktuell upphandlingsvolym.

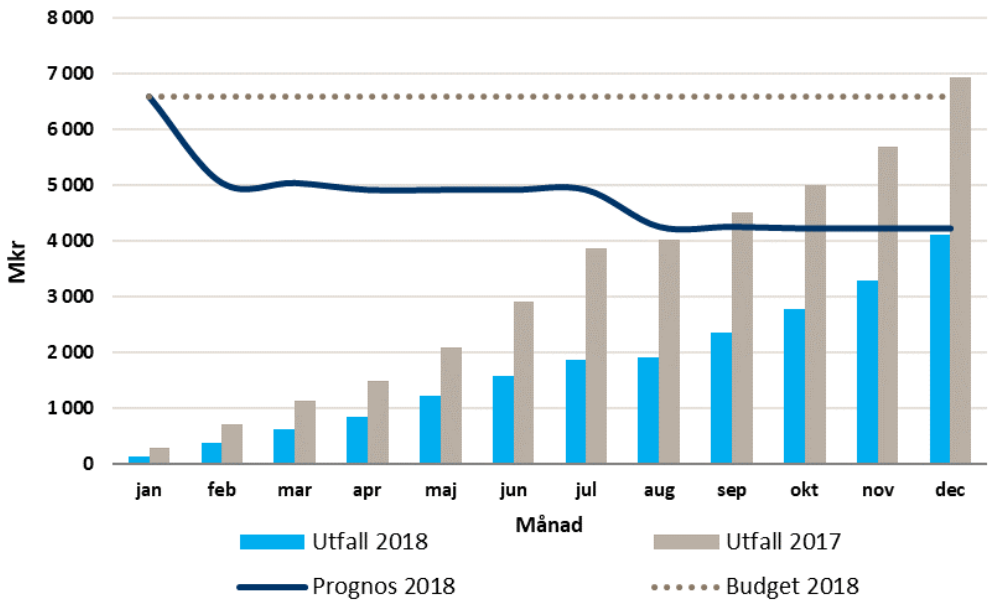
3.2 Åtgärdsprogram för en ekonomi i balans

Utfall 2018 överstiger budgeterat resultatkrav. Trafikförvaltningen[20] gick in i år 2018 med en budget i balans och årsprognoserna under året indikerade en ekonomi i balans. Med anledning av detta fanns inga direkta åtgärdsprogram under året utöver löpande effektiviseringsarbete.
Se även avsnitt 2.8 Effektivare landsting.

[19] GDPR står för General Data Protection Regulation och är ett nytt EU-direktiv som ersätter Personuppgiftslagen (PUL).
[20] Trafikförvaltningen inklusive AB SL med dotterbolag, Waxholmsbolaget och färdtjänstverksamheten.

3.3 Investeringar

Investeringar: Översiktsdiagram som visar trafiknämndens utfall 2018 i jämförelse med budget 2018 och utfall 2017.



Avvikelse utfall i jämförelse med budget
Investeringsutfallet för året uppgår till 4 099 mkr vilket ger en upparbetningsgrad på 62 procent i förhållande till årets budget på 6 584 mkr. Avvikelsen på 2 485 mkr kan huvudsakligen hänföras till Program Röda linjens uppgradering och Program Pendeltåg. Inom Program Röda linjens uppgradering beror avvikelsen på förskjutningen av fordonsleverans C30 från 2018 till 2019-2020 samt hävning av avtal med Ansaldo. Inom Program pendeltåg är avvikelsen kopplad till redovisningsprincipen avseende aktivering av X60B-fordon vid PTO (preliminary take over) istället för vid FTO (final take over).

Nedan återfinns beskrivningar av avvikelser mellan årets utfall och budget per specificerat investeringsobjekt. I bilaga 5 finns en beskrivning av periodens utfall för de specificerade investeringarna.

3.3.1 Investering per objekt

Tabell; Specificerade objekts avvikelser 2018

Investeringar Mkr	Utgift 2018	Budget 2018	Budget avvik.	Upparb grad utf/bud	Total utgift	Total prognos	Total budget invplan 2019	Total upparb grad	Färdig-ställande år
Program Roslagsbanans utbyggnad	1 165	1 058	107	110%	6 112	9 651	9 651	63%	2026
Program Bussdepåer	216	509	-293	42%	2 464	3 817	3 817	65%	2025
Program Slussen	2	38	-36	6%	280	369	369	76%	2022
Program Röda linjens uppgradering	106	1 222	-1 116	9%	5 314	13 261	13 261	40%	2024
Program Citybanan	4	0	4	0%	151	151	0		2018
Program Tvärbana Norr Solnagrenen	68	110	-42	62%	5 437	5 529	5 529	98%	2020
Program Spårväg City	192	169	24	114%	2 819	2 949	2 949	96%	2021
Program Spårdepåer	5	0	5	0%	881	881	0		2018
Program Tvärbana Norr Kistagrenen	213	496	-283	43%	677	4 937	4 937	14%	2025
Program Pendeltåg	-224	324	-547	-69%	11 686	11 712	11 712	100%	2020
Program Saltsjöbanan	154	135	19	114%	1 250	1 670	1 670	75%	2026
Bussterminal Slussen	228	150	78	152%	616	1 891	1 891	33%	2025
Danviksbron	3	23	-20	13%	6	100	100	6%	2026
Nya Spårvägsmuseet	8	98	-90	8%	36	180	180	20%	2020
Handen Bussterminal	52	66	-14	78%	94	185	185	51%	2020
Fordon SpvC - nya A35 fordon	2	129	-128	1%	45	192	192	23%	2020
C20 - uppgradering	112	113	-1	99%	317	1 367	1 367	23%	2023
Bussterminal Slussen brukarspecifik inredning	8	0	8	0%	8	180	180	4%	2023
Bytespunkt Slussen upprustning	16	0	16	0%	16	500	500	3%	2025
Saltsjöbanan upphöjning	9	0	9	0%	11	246	246	4%	2023
Vega Pendeltågsstation	13	46	-34	28%	56	112	112	50%	2019
TB Kanalisation 750 Volt	23	23	-0	100%	154	173	173	89%	2019
Lågfrekvent underhåll Pendeltåg X60	75	114	-39	65%	406	535	535	76%	2020
Utbyte av hissar och rulltrappor	154	186	-32	83%	514	1 500	1 500	34%	2024
Utbyggnad av Älvsjö depå	3	35	-32	9%	5	865	865	1%	2024
Förstärkning innertak Fridhemsplan	28	10	18	279%	40	248	248	16%	2020
Anpassning trafikstyrningssystem Tunnelbana	4	14	-10	29%	6	229	229	3%	2020-2023
Hässelbygrenen	0	15	-15	0%	23	1 784	1 784	1%	2026
Bytespunkt Brommaplan	0	10	-10	0%	0	0	0		-
Bytespunkt Ropsten	0	10	-10	0%	0	6	6	0%	2024
SL Lås	60	110	-50	55%	287	402	402	71%	2020
Övriga specificerade investeringar	24	79	-55	30%	46	2 632	2 632	2%	-
Ospecificerade investeringar*	1 119	1 293	-174	87%					
*Justering avslutade/nedlagda projekt**	256	0	256						
Totalt	**4 099**	**6 584**	**-2 485**	**62%**	**39 760**	**68 255**	**67 223**	**59%**	

** Trafikinformation omklassificerad till ospecificerad investering, 50 mkr budget 2018*
** *Avser återbetalning av förskott Röda linjens uppgradering*

Avvikelse utfall i jämförelse med budget per specificerat investeringsobjekt

Program Roslagsbanans kapacitetsförstärkning +107 mkr

Avvikelsen beror huvudsakligen på att entreprenaderna för Roslags Näsby-Tibble och Tibble Visinge blivit försenade och därmed förskjutits från 2017

till 2018 samt att aktiviteter för Molnby depå tidigarelagts från 2019 till 2018.

Program Bussdepåer -293 mkr
Avvikelsen beror huvudsakligen på förskjutning i detaljplanen för Tomteboda och att bygglov inte erhållits enligt tidplan samt förskjutningar i projekt Enlunda till följd av försenad lantmäteriförrättning.

Program Slussen -36 mkr
Avvikelsen beror huvudsakligen på omklassificering av banrelaterade utgifter som inte hör till programmet.

Program Röda linjens Uppgradering -1 116 mkr
Avvikelsen beror huvudsakligen på förskjutning av fordonsleverans C30 från 2018 till 2019-2020 samt det hävda avtalet med Ansaldo som påverkat signalsystemsprojektet.

Program Citybanan +4 mkr
Avvikelsen beror huvudsakligen på förskjutningar av utgifter från 2017 till 2018 beroende på försenad leverans av spärrkroppar och fördröjd fakturering för bygg- och installationsåtgärder på stationerna.

Program Tvärbana Norr Solnagrenen -42 mkr
Avvikelsen beror huvudsakligen på förskjutningar i signalprojekt då leverantören inte kunnat leverera de utlovade funktionerna enligt tidplan.

Program Spårväg City +24 mkr
Avvikelsen beror huvudsakligen på ökade utgifter för verkstadsplatser och uppställningsplatser inne i depån samt tidigareläggning av arbetet med färdigställande av spårområde på AGA-depån från åren 2021-2022 till 2018.

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

Program Kistagrenen -283 mkr
Avvikelsen beror huvudsakligen på försenade detaljplaner, vilket gör att avtal med leverantörer inte kan skrivas. Därmed förskjuts utgifter från 2018 till 2019.

Program Pendeltåg -547 mkr
Avvikelsen beror huvudsakligen på att redovisningsprincipen för aktiveringstidpunkten för slutfaktureringen av fordon ändrades från PTO (preliminary take over) istället för vid FTO (final take over). Förändringen av principen skedde efter att budgeten antagits. Därutöver har en justering av en tidigare överaktivering vid PTO av tåg (X60B) under 2016 och 2017 genomförts under året.

Program Saltsjöbanan +19 mkr
Avvikelsen beror huvudsakligen på att färdigställandet av relationshandlingar för tvärbanans förlängning till Sickla, vilket är en del av investeringsobjektet, förskjutits från 2017 till 2018.

Bussterminal Slussen +78 mkr
Avvikelsen beror på att Stockholm stad ändrat sina prognoser under året och upparbetat utgifter i högre takt än planerat samt att entreprenaden för bergschaktning påbörjats tidigare än planerat.

Danviksbron -20 mkr
Avvikelsen beror huvudsakligen på förskjutningar i tidplan gällande dialog med Staden om utformning av bron och förankring med berörda parter.

Nya Spårvägsmuseet -90 mkr
Avvikelsen beror huvudsakligen på försenad byggstart som beror på sent bygglov samt förlängd tid för sanering. Sanerings- och renoveringskostnader har omklassificerats från investering till drift.

Handen bussterminal -14 mkr
Avvikelsen beror huvudsakligen på att stomentreprenaden har försenats, vilket innebär att medel förskjutits från 2017-2018 till 2019-2020.

Fordon SpvC – nya A35 fordon -128 mkr
Avvikelsen beror huvudsakligen på projektberoenden som inneburit ett behov av förskjutning av denna fordonsleverans till 2020.

C20 uppgradering -1 mkr
Avvikelsen beror på en mindre förskjutning i produktionsplaner beroende av förlängd utredning av designutformning.

Bussterminal Slussen brukarspecifik inredning +8 mkr
Avvikelsen beror på att objektet ej var med i budget 2018. Utredningen pågår under 2018 och delar av 2019. Utredningsbeslutet fattades i landstingsstyrelsen april 2018.

Bytespunkt Slussen upprustning +16 mkr
Avvikelsen beror på att objektet ej var med i budget 2018. Utredningen pågår under 2018 och delar av 2019. Utredningsbeslutet fattades i landstingsstyrelsen april 2018.

Saltsjöbanan upphöjning +9 mkr
Avvikelsen beror huvudsakligen på att objektet ej var med i budget 2018. Planeringsfasen pågår under 2018 och delar av 2019. Inriktningsbeslutet fattades i landstingsstyrelsen juni 2018.

Vega pendeltågsstation -34 mkr
Avvikelsen beror huvudsakligen på att uppdaterade tidsplaner lett till att delar av produktion förskjutits från 2018 till 2019. Byggherre är Trafikverket.

Lågfrekvent underhåll Pendeltåg X60 -39 mkr
Avvikelsen beror på att budget var baserad på prisuppgifter från tidigare trafikentreprenör medan nuvarande trafikentreprenör offererat ett lägre pris samt att underhållet på ett antal fordon omplanerats till kommande år.

Utbyte av hissar och rulltrappor -32 mkr
Avvikelsen beror på försenad upphandling samt kapacitetsbrist hos entreprenör.

Utbyggnad av Älvsjö depå -32 mkr
Avvikelsen beror huvudsakligen på att planeringsfasen påbörjats senare än budgeterat.

Förstärkning innertak Fridhemsplan +18 mkr
Avvikelsen beror huvudsakligen på att genomförandefasen inleds tidigare än budgeterat. Genomförandebeslut togs i landstingsfullmäktige december 2017.

Anpassning trafikstyrningssystem befintlig Tunnelbana -10 mkr
Avvikelsen beror på att planeringsfasen inte startat som budgeterat. Pågående utredningsfas är mer omfattande och tidskrävande än beräknat på grund av komplexiteten i de ingående systemen kopplat till trafikstyrning. Synkronisering mellan de centrala delarna av trafikstyrningssystemet och delarna som installeras på de utbyggda tunnelbanesträckorna är avgörande för att sträckorna ska kunna tas i drift. Underlag till inriktningsbeslut är under framtagande.

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

Bytespunkt Brommaplan -10 mkr
Brommaplans genomförande är beroende av såväl Stockholm stad som exploatören för angränsande fastigheter, JM. Under 2017 enades Stockholms stad och JM om att avbryta sitt exploateringsprojekt, varvid även projektet kring bytespunkten upphörde.

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

SL Lås -50 mkr
Avvikelsen beror huvudsakligen på förseningar med upphandling och entreprenad för installering av både online- och offlinelås, vilket gör att medel förskjuts från 2018 till 2019.

3.4 Fastighetsförsäljningar

Inga fastighetsförsäljningar har skett under året. Se bilaga 6.

3.5 Resultatdisposition

Resultatdisposition för de inom trafiknämnden ingående verksamheterna, se bilaga 7.

3.6 Balansräkning trafiknämnden

Balansräkning Mkr	2018-12-31	2017-12-31	Förändring
Tillgångar			
Anläggningstillgångar	61 702	61 412	290
Omsättningstillgångar	4 077	3 868	209
varav kassa och bank	1 735	*1 402*	*333*
SUMMA TILLGÅNGAR	**65 779**	**65 280**	**499**
Eget kapital	**7 990**	**7 634**	**356**
Avsättningar (samt ev. minoritetsintresse)	**1 000**	**680**	**320**
Skulder	**56 789**	**56 966**	**-177**
varav			
Långfristiga skulder	47 103	*48 680*	*-1 577*
Kortfristiga skulder	9 686	*8 286*	*1 400*
SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL	**65 779**	**65 280**	**499**

Justering kan komma att ske med anledning av förändring i den legala rapporteringen

Se vidare bilaga 1 och 3 avseende balansräkningar för SL och WÅAB.

4. Verksamhet

4.1 Verksamhetsförändringar

4.1.1 Strategisk planering

Trafikplan 2050
Uppdraget att ta fram Trafikplanen för 2050 har startat, det är en långsiktig översiktsplan för den regionala kollektivtrafiken som beskriver hur kollektivtrafiken ska utvecklas inom regionen utifrån målen i RUFS 2050 och trafikförsörjningsprogrammet (TFP). För att förtydliga innehållet i planen har uppdraget bytt namn till Kollektivtrafikplan 2050. I Kollektivtrafikplan 2050 ingår även stomnätsplan för Stockholms län. Utgångspunkt för arbetet är Stockholms läns landstings (SLL) utökade regionala ansvar och de behov som identifierades i behovsanalysen. Under hösten 2018 bedrevs en dialog mellan trafikförvaltningen och andra centrala aktörer i länet, kopplad till betydelsen av att landstinget blir Region den 1 januari 2019 och innebörden för arbetet med Kollektivtrafikplan 2050. Den slutliga leveransen inför politiskt beslut beräknas kunna göras vid årsskiftet 2020/21.

Utbyggd tunnelbana
Trafikförvaltningen genomför behovsanalyser för att titta på tillkommande investeringsbehov på det befintliga systemet som en konsekvens av att tunnelbanan byggs ut. Projekt Bussterminal Nacka C genomför en planeringsfas i ett gemensamt projekt tillsammans med Nacka kommun. Bussterminalen är en del av ett större projekt som även innefattar en överdäckning av väg 222. Projekt Bussterminal Barkarby fokuserar på att hitta samverkansformer med övriga berörda parter i anslutning till fastigheten i Veddesta där bussterminalen ska byggas. Projekt Bytespunkt Gullmarsplan genomför ett intensivt gemensamt arbete med berörda kommuner för att hitta lösningar för en bussterminalfunktion under genomförandefasen men också för att hitta en lösning för en framtida ny bytespunkt.

Systemanalyser pendeltåg respektive tunnelbana
För att säkerställa en hållbar investeringsutveckling är det viktigt att se kollektivtrafiken ur ett systemperspektiv. Framtidens utbyggda kollektivtrafik kräver analyser och planering på en systemnivå som fångar den samlade effekten av ett trafikslag och som då kan ligga till grund för en planering av kommande beslut av nödvändiga åtgärder. Systemets samtliga delar (som exempelvis fordon, depå, trafikstyrning, bana, elkraft m.m.) vägs in i en samlad systemanalys. För tunnelbanan ska analysen lägga

grunden för att både säkerställa tunnelbanans befintliga nytta samt de nya utbyggnadssträckornas potential, likväl som den fortsatta utvecklingen därefter. Systemanalysen för pendeltåg omfattar stora inslag av infrastruktur vars rådighet ligger hos en annan aktör (Trafikverket). Det gör att den pågående partsgemensamma åtgärdsvalsstudien blir en kritisk del av analysen. Nyttan med Citybanan och effekten av de åtgärder som trafikförvaltningen möjliggör är helt beroende av en samlad syn på pendeltågssystemet samtliga delar.

Systemanalys av tunnelbanan och pendeltåget har påbörjats under 2018, och arbetet kommer att fortsätta under 2019. Systemanalysen kommer att leda till en uppdaterad utvecklingsplan för respektive system och ska identifiera nödvändiga investeringar och andra åtgärder för att säkerställa systemens befintliga nytta samt de nya satsningarnas potential.

Under första halvåret 2018 har arbetet fokuserats på att utveckla metodstöd och arbetssätt. En grupp med specialkunskap inom området *system-engineering* är formaterad och kommer utgöra stöd i det fortsatta arbetet. I samband med arbetet med utbyggd tunnelbana har frågan kring trafikledningssystemet varit i fokus. Ett underlag är framtaget utifrån ett systemperspektiv som visar på hur utvecklingen bör ske på lång sikt och vilka delbeslut och utredningar som behöver göras för att nå dit.

Bussdepåplan
Bussdepåer är en viktig systemkomponent för att kollektivtrafik med buss ska vara robust, effektiv och hållbar. Trafikförvaltningen har under 2018 tagit fram en bussdepåplan som omfattar nuvarande och framtida behov av bussdepåer, Bussdepåplanen syftar till att identifiera utvecklingsbehovet samt säkerställa tillfredställande kapacitet i hela bussdepåsystemet med rätt lokalisering och utformning för att möta det befintliga och kommande behovet i busstrafiken. Bussdepåplanen ger stöd för strategiska beslut avseende lokalisering och utveckling av bussdepåer i länet.

Studier inför upphandlingar
Under året har utredningsarbete bedrivits inom ramen för studier inför trafikaffärer gällande E34 Roslagsbanan, samt kommande busstrafikaffärer E35 Norrort, E36 Nacka och Värmdö, E37 Huddinge, Botkyrka och Söderort samt E38 Norrtälje. Kommande avtal avser säkerställa resor för alla, styrning av trafikförändringar, styrning av ekonomin, trafikstarter samt innovation och utveckling.

Planeringsstudien avses framläggas som beslutsärende till trafiknämnden i början av 2019. Därefter går arbetet formellt in i upphandlingsfas under kvartal 1 2019 med siktet inställt på trafikstart under april (E34 resp. E35),

juni (E38) och augusti (E36 resp. E37) år 2021. Parallellt med slutförandet av planeringstudien för respektive E34 och E35-E38 har arbetet med preliminär upphandlingsdokumentation inletts där inriktningen från studien samt gällande styrande dokument utgör underlag för kravställningen i upphandlingsdokumentationen.

Nuvarande avtal med MTR för tunnelbanetrafiken (E40) löper ut 2023. Med utgångspunkt i utvecklat arbetssätt och strukturkapital från E34-E38 har behovsanalys inför kommande tunnelbaneaffär startat. Behovsanalysen planeras tillställas trafiknämnden under första halvåret 2019.

Nuvarande underhållsavtal för bana, el, signal och anläggning (UH2012) löper ut januari 2022, därav initieras en planeringsstudie för att ta fram en effektiv och attraktiv affär till kommande affär inom underhållsområdet (UH2022). Studien planeras att framläggas till trafiknämnden under kvartal 2 2019.

Mobilitet
Trafikförvaltningen har arbetat med olika pilottester för att erbjuda tillgång till fler transportlösningar i kombination med kollektivtrafik. Mobilitetstjänster innebär att man i en och samma tjänst knyter samman flera sätt att förflytta sig i staden (till exempel bilpool, kollektivtrafik, hyrcykel, privata fordon). Tjänsterna syftar till att öka valfriheten och minska behovet av att äga en egen bil. Piloterna har lanserats och fortsätter lanseras mot kund under 2018 och 2019.

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

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

Trygghet
Under senare delen av 2018 har ett arbete påbörjats för att utveckla det strategiska trygghetsarbetet. Arbetet kommer att bedrivas på såväl kort som lång sikt och inkluderar metodik för trygghetsanalyser. För att etablera de viktiga samarbetskanalerna med kommuner, stadsdelar och fastighetsägarrepresentanter har workshops för trygghet anordnats under året.

4.1.2 Avtal och upphandlingar

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

Lokalbana
Under början av 2018 har tilläggsavtal tecknats till avtalen för lokalbanetrafiken (E20). Tilläggsavtalen tydliggör och stipulerar bland annat entreprenörens skyldighet till valideringsaktiviteter med hänsyn till SL:s införande av valideringsstolpar och de ekonomiska konsekvenserna av detta samt regleringar av avtalslängderna.

Pendeltåg
Tilläggsavtal till E24 Uppdragsavtalet har under året tecknats för att underlätta hantering och ansvar för avhjälpande underhåll och garantiarbete, omgående införa det arrangemang för konduktörer som avtalet stipulerar ska gälla efter de första tre åren från driftstart, och inkludera alla tillgängliga mätpunkter för fastställande av trafikentreprenörens egen punktlighet.

Sjötrafik
Upphandlingen av skärgårdstrafik (E39) är uppdelad på olika geografiska områden vilka kommer att ersätta nuvarande interimsavtal E29x. Två av avtalen är under utvärdering och kommer att tilldelas i början av 2019. Det största avtalsområdet avseende mellanskärgården tilldelades i december men har överprövats. Nya godsavtal (linje 61, 62 och 63) är i drift sedan början av 2018. Avtal för pendelbåtlinje 89, Ekerö – Stockholm har tilldelats Blidösundsbolaget och trafikstart skedde i augusti. I övrigt pågår upphandling av leverantör till arbetet med att livstidsförlänga fartyget

Waxholm II, installation av alkolås till fartygen samt trafikledning och operationella tjänster.

Färdtjänst
Upphandling av färdtjänsttaxi (E33) avslutades under hösten och börjar gälla från och med april 2019. De nya leverantörerna är Taxi Kurir, Sverigetaxi och Taxi Stockholm.

Anläggningsdrift och underhåll
Strukton Rail har från och med april 2018 ansvaret för trafikförvaltningens underhållsavtal för bana, el och signal på Spårväg City och Lidingöbanan (UH2012B). Underhållsavtalet överläts till Strukton rail i samband med Eltels avveckling av sin spårverksamhet i Sverige. Trafikförvaltningen har godkänt överlåtelsen. Avtalsutvärdering är påbörjad inför tecknande av nya underhållsavtal 2022. Under perioden har nya drift- och underhållsavtal startat avseende hissar och rulltrappor samt spärrar och spärrluckor med de nya leverantörerna Kone och Thyssen (UH-2014). Upphandling pågår av nytt avtal som ska ersätta befintliga underhållsavtal inom telesystemområdet (Tele UH2019). Efter en utredning har förvaltningen beslutat att förhöjd skyddsnivå skall gälla för avtalet. Upphandlingen av ny driftleverantör för IT infrastruktur (DIT-17) tilldelades i oktober men är under överprövning.

Övriga större avtal
I januari startade ett nytt biljettkontrollavtal med ISS. Antalet kontroller utökas under 2018 med 1 miljon till 3,5 miljoner kontroller, för att under 2019 och framåt utökas till 5 miljoner kontroller. Avtalet Analys och Skadeprevention har tilldelats Subvenio. Ett tilläggsavtal har slutits med Subvenio för att under året bevaka antalet resenärer på station Stockholm City med anledning av de problem med rulltrapporna som nämns under avsnitt 4.1.3 Väsentliga händelser i trafiken. Reklamavtal för Buss insida har tilldelats leverantören Clear Channel. Nytt avtal är tecknat för varuautomater med Selecta som leverantör. Nytt konsultförmedlaravtal har upphandlats och nytt avtal trädde ikraft i december. De befintliga avtalen för ordningsvakter med CSG och Nokas har utvärderats och beslut har fattats att de ska förlängas genom aktivering av tillgänglig option i ytterligare tre år. Ett nytt avtal ska upphandlas gällande Citybanan. Vad gäller bevakningstjänster har två nya avtal tilldelats leverantörerna Estate och CSG. Vidare är upphandling av trygghetskameror överprövad.

4.1.3 Väsentliga händelser inom trafiken

Tunnelbana
Tunnelbanans infrastruktur är från 50-talet och är i behov av stora upprustningsinsatser.

Under årets tre första månader påverkades trafiken på den blå linjen av ett stort antal samtida hastighetsbegränsningar i banan som gav sänkt punktlighet som följd. Flertalet av hastighetsbegränsningarna kunde härledas till fel i spåranläggningen. För att råda bot på situationen togs beslut om att skjuta på planerade arbeten tills de akuta felen kunde åtgärdas. I slutet på februari kom större snöfall som innebar trafikpåverkan ett par dagar på grund av snö i växlar och viss isbildning på strömskenan trots manuella snöröjningsinsatser.

De största upprustningsinsatserna 2018 har varit byte av bro över Söderström och plattformsbyte på Gullmarsplan/Skärmarbrink.
Dessa arbeten medförde en kraftig reducering av trafiken på den gröna linjen under sommarmånaderna. Ersättningstrafik sattes in för att avlasta resenärstrycket vid station Skärmarbrink. Även under hösten har trafiken påverkats av ett stort antal samtidiga hastighetsnedsättningar på främst grön och röd linje. Förutom de akuta hastighetsnedsättningarna har ett flertal planerade banarbeten pågått samtidigt på röd linje under hösten vilket inneburit behov av justeringar i trafiken under sena kvällar.

Under flera år har resenärsutropen i de äldre tunneltågen (CX) varit ett problem. Trafikentreprenören MTR har vidtagit åtgärder med bland annat digitalt förarstöd som hanterar utrop likt de som finns i den nyare tågtypen C20. Trafikförvaltningens undersökningar visar att genomförda åtgärder har gett önskvärd effekt.

Ombyggnationen av Slussen fortgår och den 4 juni öppnade den nya temporära entrén Slussen Norra på Ryssgården. I september togs beslut om att justera öppettiderna för sekundärentréerna på vissa stationer. Entréer vid T-Centralen, Odenplan, Ropsten, Hökarängen, Sundbybergs centrum och Tensta, och anpassades till respektive primärentrés öppettider. Vidare utökades öppettiderna under helgnätter för tio sekundärentréer i innerstaden. Urvalet av de berörda sekundärentréerna gjordes med hänsyn till kundsynpunkter och beaktande av krav på tillgänglighet, trygghet och försäljning.

Lokalbanor
Trafiken på Lidingöbanan, Nockebybanan och Spårväg City/Linje 7 har under perioden varit stabil med smärre undantag och en ökning av resandet

har noterats. Lidingöbanans satsning på extratrafik i rusningstid har fallit väl ut. Den 3 september invigdes den nya stationen T-centralen för linje 7. Förlängningen av banan med anslutningsmöjligheter till övrig kollektivtrafik har resulterat i ett kraftigt ökat resande.

Saltsjöbanan är fortsatt avstängd sträckan Henriksdal – Slussen, fram till åtminstone år 2025. Ersättningstrafiklösningen löper på med vissa framkomlighetsproblem. Arbete pågår för att minimera problemen. Tågtrafiken har under hela året framförts med kortade tåg i rusningstid på grund av ombyggnation av depå. Bussar har förstärkt på sträckan Fisksätra – Slussen.

På Roslagsbanans Österskärsgren, som varit avstängd sedan midsommar, återupptogs trafiken igen i samband med övergången till vintertidtabell den 9 december. Ersättningstrafiklösningen har fungerat väl. Resandet under avstängningen har till och med varit i paritet med 2013 och 2016 då banan inte var avstängd. Implementering av valideringsstolpar har skett på Roslagsbanan enligt plan.

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

Antalet resenärer på Tvärbanan har ökat kraftigt efter sammankopplingen i Alvik oktober 2017 samt förlängningen till Sickla där en ny anslutning till Saltsjöbanan möjliggjordes. Behov finns av att förtäta trafiken till följd av den ökade efterfrågan. För att möjliggöra detta krävs dock en utveckling av banans signalsäkerhetssystem.

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

Den 9 juli uppstod ett allvarligt fel på en rulltrappa på station Stockholms City med konsekvens att flera passagerare skadades lindrigt. Felet

bedömdes bero på ett slitage i en koppling. Tillsammans med besiktningsföretaget DEKRA beslutade trafikförvaltningen den 13 juli att stänga både Stockholm City och Stockholm Odenplan för trafik, då rulltrappornas säkerhet inte kunde garanteras. Efter inspektion från DEKRA och leverantören OTIS, bedömdes Stockholm Odenplans rulltrappor vara säkra den 16 juli och stationen öppnade åter för trafik. Den 26 juli öppnades även Stockholm City för trafik dock med några rulltrappor fortsatt avstängda. Stationerna har sedan dess hållits öppna och arbete med åtgärdande av felaktiga komponenter och installation av extrabromsar har pågått under hela hösten. Den haverirapport som DEKRA presenterade vid årets slut pekar på slitage i en koppling som primär olycksorsak. OTIS ska nu ersätta samtliga kopplingar av denna typ med nya, ett åtagande som faller inom ramen för garantiåtagande och därmed bekostas av OTIS.

Perioden med stängda stationer ställde mycket stora krav på resenärerna. Omfattande resurser lades på att med extra personal på plats och utökade informationsinsatser vägleda och hjälpa resenärer. Under hösten, då ett antal rulltrappor fortsatt ej har varit i drift har kapacitetsrestriktioner avseende resenärsvolymer införts. Dessa har upprätthållits med hjälp av kameraövervakning, extra personal på plats och utökade informationsinsatser.

Fram till oktober påverkades pendeltågsverksamheten även av brist på lokförare. Detta har temporärt åtgärdats genom en överenskommelse gällande övertid med de fackliga organisationerna till dess att nyrekryteringar från yrkeshögskolor kan ske.

Pendeltågen har agerat ersättningstrafik för fjärr- och regionaltågstrafiken under avstängningen av Getingmidjan. Södra station och Flemingsberg har varit tillfälliga bytespunkter för resenärer under avstängningen.

Pendeltågsverksamheten har fortsatt präglats av återkommande fel i infrastrukturen, obehöriga i spår och klottrade fordon, vilket har resulterat i störningar i trafiken i form av förseningar, inställda och korta tåg. Trafikförvaltningen under 2018 formulerat fokusområden för strukturerad och riktad treparts-samverkan med Trafikverket och trafikentreprenören. Målsättningen är att förbättra infrastrukturens tillförlitlighet, förbättra den gemensamma störningshanteringen samt förbättra leveransen av trafikinformation till resenärer.

Initiativet ”Ett tryggare pendeltåg” inom ramen för E24-avtalets specifika fokusområden har pågått under den andra halvan av året.

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

Trafiken till Stockholm City/Vattugatan ses över som målpunkter för trafiken från Tyresö/Haninge/Nynäshamn, på grund av framkomlighetsproblem. Eventuellt behöver nya alternativ tas fram. Trafiken till och från Slussen i rusningstid ses över för att minska risk för köer på Stadsgårdsleden. Viss trafik körs till alternativa målpunkter sedan augusti och två nya linjer inrättades i december. En båtanslutning vid Fotografiska till Strömkajen har tagits beslut om i syfte att avlasta Slussenterminalen.

Till följd av ett pågående cykelbaneprojekt har Värtavägen begränsad framkomlighet och indragen busstrafik. Trafikförvaltningen och Keolis införde en temporär servicelinje för att tillse en fungerande tillfällig lösning för dem med särskilda behov som bor i området. Linjen trafikerade sträckan under perioden april – augusti.

Ett försök med anropsstyrd trafik i Södertälje startade på två linjer i december. Stadsbusstrafiken i Norrtälje har under året elektrifierats. Förslag med innovativa inslag för att skapa en attraktiv kollektivtrafik för Barkarbystaden diskuteras. En avsiktsförklaring mellan trafikförvaltningen, Nobina och Järfälla kommun har tecknats. I oktober lanserades tre självkörande fordon i Barkarbystaden i försöksverksamhet.

Den 26 november uppstod en brand i Hornsbergs bussdepå, vilket medförde att depån inte kunde användas alls under en vecka och enbart delvis kan användas under det närmaste halvåret. Kungliga Djurgårdsförvaltningen, Försvarsmakten och Solna stad har ställt upp med platser för bussarna vilket har möjliggjort i princip störningsfri busstrafik i anslutning till branden. I början av 2019 beräknas de bussar som inte får plats i Hornsbergsdepån kunna flytta till annan depå.

Sjötrafik
Försök med SL-taxa i skärgårdstrafiken har pågått under året förutom sommartid. Av alla resenärer med skärgårdstrafiken har ungefär 20 procent rest med SL periodkort. Förvaltningen konstaterar att intresseorganisationer, kommuner och resenärer ser positivt på försöket. En slutlig utvärdering sker till trafiknämnden i början av 2019.

Försöket med Nord/Sydlinjen har permanentats. Trafiken har förbättrats genom att större fartyg trafikerar linjen samt att rutten och tidtabellen har setts över. Trafiknämnden har beslutat att slå ihop pendelbåtslinjerna 80 och 81 till en gemensam linje i SL:s regi. Nya linje 81 kommer att få en utökad trafik. Sedan januari är en ny pendelbåt från Vaxholm till Stockholm i drift, i Waxholmsbolagets regi.

Upphandling och tilldelning av alkomätare på WÅAB:s eget tonnage blev klart i november. Installationen av dessa påbörjas i december och beräknas färdigställas i början av 2019.

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

Biljett och betalsystem
Sedan februari kan kunderna betala med betalkort på webb och i app samt med swish. Möjligheten att köpa SMS-biljett togs bort i januari 2018. Driftsättning av det nya systemet och webbportalen för e-handel för företag skedde i början av oktober. Därefter sker etappvis ytterligare driftsättning. I maj infördes valideringsstolpar på Saltsjöbanan och i augusti på Roslagsbanan.

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

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

Trygghetsåtgärder
En stor utbildningsinsats har genomförts under året av trafikförvaltningen i samarbete med polis för att hantera terrorsituationer. Som ett första steg är 255 ordningsvakter och 33 förvaltningsanställda nu utbildade.
Kroppsburen kamera infördes för ordningsvakter i februari, med syfte att öka tryggheten samt att dokumentera.

Årets trygghetskampanjer har fått fler resenärer att kontakta Trygghetscentralen. Årets sista kampanj Kollektivkurage ökade samtalen med 35 procent. En stor insats har genomförts under slutet av året för att förbättra miljön för personal och resenärer på Rinkeby tunnelbanestation. Insatsen har genomförts tillsammans med polis, Stockholms stad och trafikförvaltningens entreprenörer.

4.1.4 Förvaltning av anläggningar

Tunnelbana
Arbetet fortlöper mellan trafikförvaltningen och MTR gällande förvaltningsplan för C20-fordon och åtgärder har vidtagits. MTR har levererat en förvaltningsplan enligt den metodik som gemensamt har arbetats fram. Under året har de första enheterna av den nya tunnelbanevagnen, C30, anlänt till Stockholm för provdrift och förberedelser för trafikdrift.

En tvist pågår med leverantören av C20 rörande utmattningsskador i den bärande stålstrukturen. Arbetet med en närmare kartläggning av C20-vagnarnas bärande stålstruktur pågår i ett särskilt projekt, vilket även inkluderar att närmare undersöka C30 i samma avseende.

Hävningen av Ansaldoavtalet, avseende införande av ett nytt trafikstyrningssystem på Röd linje, gör att det befintliga signalsystemet på Röd linje måste ses över för att säkerställa att det kan vidmakthålla önskad funktionalitet och driftsäkerhet framöver. Under året har de fordon som tidigare byggts om för Ansaldos signalsystem, återställts till ursprungligt skick och kan därmed trafiksättas igen.

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

MTR har återtagit städning av stationer och fordon i egen regi och resultaten av de senaste kvalitetsmätningarna uppvisar en tydlig förbättring. Uppfräschning av stationer inklusive installation av LED-belysning har genomförts.

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

Älvsjödepån. samt anpassning av fordonsflottan till det nya signalsystemet på järnvägen (ERTMS).

Utsättning av fordon i trafik har i början av perioden varit lägre än planerat men situationen har successivt förbättrats. Avtal har tecknats mellan trafikförvaltningen, trafikentreprenören och fordonsleverantören för att underlätta övertagande av det avhjälpande underhållet på X60B-fordonen, samtidigt som kompetens byggs upp och materialförsörjning säkras. En utredning har också genomförts angående ombyggnation och livstidsförlängning av X60-fordonsflottan för samkörbarhet.

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

Roslagsbanans fordon X10p fick, på grund av de låga temperaturerna under slutet av februari, problem med kompressorerna. Fordonen kunde inte köras utan fick tas ur trafik vilket medförde reducerad trafik under två dagar innan en lösning var på plats. Fordonen X10p har börjat nå sin tekniska livslängd och får allt svårare att klara tillgängligheten. En utredning om åtgärder har påbörjats.

I början av året drabbades lokalbanefordon av typ A35 av ett bromsfel kopplat till mjukvaruinställningar. Samtliga dessa vagnar togs ur trafik tills felet kunde åtgärdas. Under året har den nya Agadepån på Lidingöbanan tagits emot i förvaltning.

Sjötrafik
Tillgänglighetsanpassning pågår av de fyra djurgårdsfärjorna. Två fartyg har hittills levererats och återstående fartyg beräknas vara klara under första halvåret 2019. Byggandet av ett nytt fartyg till WÅAB har slutförts och i december driftsattes nya M/S Yxlan i trafik.

Upphandling av livstidsförlängning av Waxholm II fick avbrytas på grund av för få anbud. Upphandlingen gjordes om och tilldelning skedde i december. Beslut har tagits att påbörja upphandling av livstidsförlängning av de två fartygen Solöga och Vindöga. Kontraktsskrivning sker i början på 2019.

Förvaltningen planerar för en ny brygga samt bunker- och miljöstation på Furusund för att dels ha en natthamn för det nya fartyget, dels förenkla

bunkring i norra skärgården. Årsta brygga håller på att rustas upp med en integrerad bunker och miljöstation.

IT
Under perioden har arbete pågått med att etablera en verksamhetsstyrd IT-förvaltningsmodell. Den nya modellen ökar IT-avdelningens förmåga att stödja verksamheten. Under hösten 2018 har modellen utvecklats med tydliggjorda roller och förbättrade mallar. Styrning och uppföljning av förvaltningsportföljen har etablerats vilket ger möjlighet att styra och leda förvaltningsarbetets innehåll och framdrift på taktisk nivå.

En första version av trafikförvaltningens målarkitektur är framtagen och under året har IT-arkitekturrådets roll stärkts genom etablering av en kraftfull arkitekturstyrning. Under hösten har trafikförvaltningens IT-avdelning byggt en agil utvecklingsorganisation bestående av fem team. Två av teamen arbetar för programmet Nytt biljettsystem med att ta fram ersättaren till SL Access.

I början av oktober fattades tilldelningsbeslut för ett nytt drift- och supportavtal inom IT. Avtalet ger trafikförvaltningen möjlighet att till lägre kostnad säkra och förbättra leveranskvaliteten inom IT-infrastruktur. Upphandlingen är under överprövning.

Under året har stort fokus legat på att få ordning på leveranserna och stabiliteten inom ett par resenärsnära områden. En stabilare drift av de mobila biljettlösningarna samt ökad framdrift och stabilitet i de klassiska lösningarna som SL Access har uppnåtts. Fokus har också legat på att analysera det breda området trafikinformation och förslag finns på såväl stabiliserande åtgärder som på hur ökad kvalitet och snabbare utvecklingstakt ska uppnås.

Från 2017 finns det ett antal revisionsanmärkningar som riktar sig mot behörighetshanteringen i IT-system och -miljöer. För att adressera detta, men även för att säkerställa stabilitet och säkerhet i IT-miljöerna, har ett projekt för att förbättra identitets- och behörighetshanteringen startat. Projektets uppgift är att implementera tekniska lösningar, etablera processer och arbetssätt samt säkerställa att de mest verksamhetskritiska systemen inför föreskriven teknik och säkra processer.

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

4.1.5 Väsentliga händelser inom investeringsprojekt

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

Slussen
Den tillfälliga bussterminalen vid Slussen som driftsattes den 2 maj har fått sin slutliga utformning i juli 2018. Terminalen skall fungera tills den ordinarie bussterminalen i Katarinaberget öppnar. Som ersättning för den norra entrén till tunnelbanestation Slussen har också en tillfällig tunnelbaneentré på Ryssgården driftsatts. Under juli byttes Söderströmsbrons brobalkar ut på delen för södergående grön tunnelbanelinje. Detta genomfördes med trafikavstängning på grön linje över bron under två veckor. Söderströmsbron ska fortsätta att rustas upp. Besiktningar under hösten 2018 har visat att återstående brobalkar är av ännu sämre kvalitet än vad som tidigare har bedömts. Med anledning av detta kommer trafikförvaltningen att genomföra ett forcerat balkbyte under sommaren 2019. Detta innebär en tidigareläggning av vissa utgifter. Därtill kommer en fördyring i projektet på 70 miljoner kronor som främst är att hänföra till uppdraget att minimera resenärspåverkan.
Vidare har Stockholms stad gått ut med upphandling av bergarbete för Bussterminalen i Katarinaberget och tecknat kontrakt för den första entreprenaden. Arbete fortgår med brukarspecifik inredning, flytt av färjeterminal och intrångsbevakning.

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

Tvärbana norr
Byggnadsarbetena för Kistagrenen har kommit igång vid Ulvsunda och Bromma Blocks med ledningsomläggningar med mera. Upphandlingar har genomförts av entreprenader för sträckan fram till Bromma flygplats och förberedelser för upphandling av entreprenad på sträckan Bromma Flygplats till Helenelund har gjorts under året. På Solnagrenen fortsatte färdigställandet av ATC-systemet.

Spårväg City
Arbetet med att förlänga linje 7 från Kungsträdgården till T-centralen har slutförts. Ibruktagande kunde göras i slutet av juli varpå testkörningar genomförs under augusti. Den nya sträckningen började trafikeras den 3 september. Därefter har arbete fortsatt med strömförsörjningen av spårvägen samt förberedelser för ombyggnad av spårvagnsdepån Alkärrshallen.

Biljett- och betalsystem
Ett program med målet att skapa nästa biljettsystem har startats. Syftet är att skapa förutsättningar för att säkra intäkter från resenärer, säkra god intern kontroll i transaktionsflödet, leverera en kostnadseffektiv och framtidssäkrad lösning för resenärerna, samt en samlad teknisk plattform för hantering av biljetter inklusive betalning, visering, validering och ekonomisk redovisning. Flera projekt med anknytning till biljett- och intäktsområdet har förts samman till ett program, bland annat projekt för införande av ett nytt systemstöd för kundtjänst och försäljning samt för införande av kontaktlös biljettbetalning.

Övriga större projekt
Inom program Bussdepåer har två entreprenadkontrakt för Tomteboda bussdepå tecknats i juni. Färdigställande av bussterminal Haningeterrassen pågår och upphandling av inredningsentreprenad är påbörjad. Arbetet med uppgradering av C20 har fortsatt enligt plan och befinner sig för närvarande i designfas.

Inom program Röda linjens uppgradering mottogs det första av de nya tunnelbanetågen (C30) i juni för tester. Arbete med IT-funktioner och övriga nödvändiga åtgärder är under planering.

Under året startade ett nytt program för att hantera samordningsfrågor med FUT bland annat gällande intrång under byggtid i befintliga bytespunkter såsom Gullmarsplan och Barkarby.

4.1.6 Kommunikationsinsatser

I samband med prishöjningen vid ingången av 2018 genomfördes en informationskampanj om de nya priserna samt pågående utbyggnader i trafiken.

Under februari månad genomfördes insatser kring trygghet i trafikmiljöerna. Insatserna omfattade bland annat en kampanj samt information i egna kanaler. Syftet var att öka kunskapen om

trygghetsnumret och möjligheten att få hjälp vid behov. Kampanjen fick god uppmärksamhet.

I mars repriserades försäljningskampanjen *Närmare än du tror*. Vid första genomförande i november blev resultatet gott och preliminärt visar även denna omgång på gott genomslag.

I april genomfördes en riktad kampanj för att öka resandet med SL-kort i skärgårdstrafiken, med anledning av pågående försök. Vårkampanjen föll väldigt väl ut med ett stort ökat resande. Vissa dagar var resandet cirka 300 procent mer än normalt. Kampanjen har ökat resandet i SL-trafiken vilket är väldigt positivt och i linje med de övergripande målen. Kampanjen repriserades i september under den andra provperioden.

I maj genomfördes en miljöinriktad kampanj som syftade till att synliggöra allt som redan idag görs i SL-trafiken och visa på hur resenärerna bidrar till miljön på olika sätt. Kampanjen togs väl emot och hade hög igenkänning.

I juni inleddes betydande informationsinsatser med anledning av avstängningen på Gröna linjen samt Söderströmsbron. En rad riktade insatser gjordes för att underlätta för resenärerna. Under sommaren pågick dessutom kampanjen *SL – Sveriges största resebyrå* samt en riktad kampanjinsats mot utländska turister.

Under sommaren har också ett antal riktade aktiviteter för konståkningarna genomförts, bland annat genom att synliggöra möjligheten via SL Kundtjänst Sergel Torgs nya skärmar. Antalet deltagare visar på att konståkningarna är populära, liksom tidigare år.

I mitten av augusti genomfördes ungdomsfestivalen *We Are Stockholm*. Precis som tidigare år hade SL en betydande och uppskattad närvaro.

I oktober lanserades ett nytt begrepp i samband med trygghetskampanjen *Kollektivkurage*. Bland annat gjordes ett upprop tillsammans med samtliga trafikentreprenörer. Kampanjen togs väl emot och antalet samtal till trygghetsnumret har ökat.

I årets julkampanj, som kallades *Pepparkaksinformation*, gjordes pepparkaksformar av SL:s tillgänglighetssymboler. Resenärer i Stockholm fick chansen att beställa hem formarna som tog slut på ett par timmar. I slutet av december genomfördes den nya miljökampanjen återigen för att i juletid påminna om att vi tillsammans reser för ett hållbart Stockholm.

4.2 Resande

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

Resande kollektivtrafik (totalt tusental)	Utfall 1812	Utfall 1712	Förändr. 1812-1712	Prognos 2018	Budget 2018	Avvik Utfall-BU	Bokslut 2017 [1]
Kollektivtrafik på land, genomsnitt påstigande	2 814	2 744	2,6%	2 799	2 803	11	2 744
Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt	6 072	5 698	6,6%	5 943	5 844	228	5 698
Särskild kollektivtrafik, resor totalt[2]	4 071	4 066	0,1%	4 094	4 317	-246	4 066

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

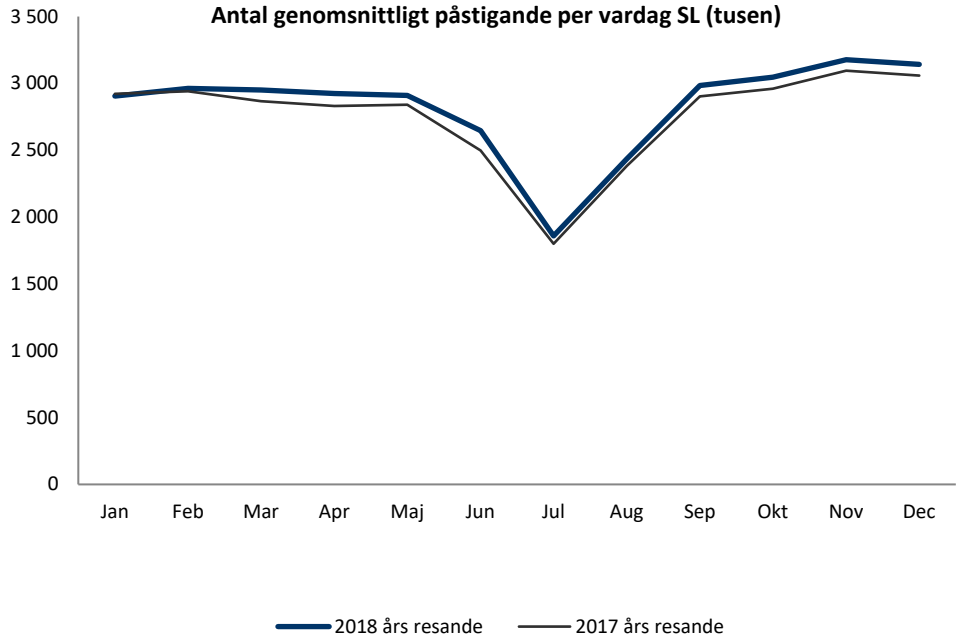
[2] Innefattar färdtjänstresor, sjuk- och tjänsteresor.

Avvikelse utfall 2018 i jämförelse med utfall föregående år och budget

Kollektivtrafik på land, genomsnittligt påstigande
Resandeutvecklingen i kollektivtrafiken på land, mätt som antal genomsnittligt påstigande budgeterades till 2,8 miljoner per vanlig vardag 2018, en ökning med 2,2 procent. Budgeten baseras på befolkningsutvecklingen i länet som för år 2018 var prognostiserad till 1,4 procent. Med hänsyn tagen till utfall för kvartal 3 2018 (SCB) kommer befolkningsutvecklingen i Stockholms län sannolikt vara något högre än 1,4 procent.

Antalet genomsnittligt påstigande varierar med tid på året. Under sommaren har alla trafikslag färre genomsnittligt påstigande än under vintermånaderna.

Diagram: Antal genomsnittligt påstigande per vardag SL (tusental)



Antalet genomsnittligt påstigande en vanlig vardag var 2 814 tusen och ökade med 2,6 procent i jämförelse med utfall 2017. Målet för 2018 om 2 803 tusen genomsnittligt påstigande har uppnåtts. För tunnelbana, pendeltåg och lokalbana har resandet ökat och för dessa trafikslag uppnås målen för 2018. Genomsnittligt påstigande för buss har minskat marginellt och når inte målet för 2018.

Antalet genomsnittligt påstigande för *tunnelbana* för 2018 har ökat marginellt, med 0,6 procent jämfört med 2017. En utredning visar att resenärsflödet har förändrats mellan stationerna, Stockholm City och Odenplan men på totalnivå hade det ingen avgörande effekt på antalet genomsnittligt påstigande för tunnelbanan. Med ett starkt avslut på året hamnade utfallet på 1 211 tusen och därmed har målet om 1 205 tusen genomsnittligt påstigande för 2018 uppnåtts.

Antal genomsnittligt påstigande för *pendeltåg* 2018 har ökat med 6,9 procent jämfört med 2017. Utfallet för 2018 är 341 tusen genomsnittligt påstigande vilket är över målet om 305 tusen. Innevarande års utökade trafikutbud, Trafikplan 2018, är en förklaring. En annan förklaring är att Citybanan med de nya pendeltågsstationerna Stockholm City och Stockholm Odenplan har gjort det lättare att byta mellan tunnelbana och pendeltåg och skapat nya resandemönster i innerstaden.

Antal genomsnittligt påstigande för *lokalbanor* 2018 har ökat med 31,0 procent jämfört med 2017. Den stora ökningen förklaras till stor del av att innevarande års planerade trafikavstängningar varit av betydligt mindre omfattning än föregående års trafikavstängningar. Utfallet är 190 tusen vilket överstiger målet om 165 tusen med god marginal Resandet har ökat på Roslagsbanan vars Kårstagren var avstängd i januari till augusti föregående år, trots att Österskärsgrenen varit avstängd under stor del av innevarande år. Trafikeringen på Lidingöbanan har utökats med en extra tur i morgonrusningen. På Spårväg city har resandet ökat kraftigt sedan öppningen av ny ändhållplats vid T-centralen i september. Tvärbanans resande har också ökat kraftigt då banan nu har en genomgående trafik i Alvik, förlängd bansträckning till Sickla samt extra turer insatta i rusningen.

Antalet genomsnittligt påstigande för *Buss* har minskat marginellt jämfört med 2017 och utfallet för 2018 uppgår till 1 072 tusen genomsnittligt påstigande. Orsaken är främst trängsel i Innerstaden, en överströmning av trafikanter till Citybanan och att avstängda delar på Roslagsbanan år 2017 nu åter är i trafik. Minskningen är dock endast 3 tusen vilket är i princip på samma nivå som föregående år (-0,3 procent). Målet för 2018 var 1128 tusen genomsnittligt påstigande vilket inte nås.

Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt
Både skärgårdstrafiken och pendelbåtstrafiken noterar en ökning i resandet under 2018. Antalet påstigande i *kollektivtrafiken på vatten* uppgick totalt till 6 073 tusen resande under år 2018 vilket är en ökning med 6,6 procent jämfört med helår 2017. Målet för 2018 var 5 844 tusen påstigande.

Antal påstigande i *skärgårdstrafiken* uppgick år 2018 till 1 843 tusen vilket är en ökning med 4,2 procent jämfört med föregående år. Detta beror främst på försöket med att tillåta vissa SL-färdbevis för resa ombord på skärgårdstrafiken under våren och hösten 2018. Försöket innebar framförallt fler avgångar och ett ökat antal resande under pendlingstider längs med sträckan Vaxholm-Nacka-Lidingö-Stockholm och vice versa. Målet för 2018 var 1 746 tusen påstigande.

*Pendelbåtstrafike*n uppgick år 2018 till 4 229 tusen påstigande vilket är en ökning med 7,7 procent jämfört med föregående år. Målet för 2018 var 4 098 tusen påstigande. Den största förklaringen till ökningen från föregående år är att trafiken på linje 80 från och med våren utökades med ytterligare ett fartyg för att möta efterfrågan under pågående inflyttning till Sicklahalvön, Kvarnholmen och Nacka Strand. En annan bidragande orsak är ombyggnationen av Slussen som gör att fler resenärer väljer linje 80 för att undvika att behöva resa genom Slussen. Trafiken på linje 89 mellan

Stockholm och Ekerö som tidigare drivits som försökslinje har efter upphandling permanentats med en trafikstart efter sommaren 2018. Med dubblering av antalet fartyg, trafik även utanför rusningstiden och under helger har antalet resenärer på linjen ökat kraftigt. Linje 82 Djurgårdsfärjan noterar däremot sedan sommaren en mindre nedgång. Orsaken till detta förmodas vara den ovanligt varma sommaren som gjorde att besökare till attraktionerna på Djurgården uteblev, ombyggnationen av Slussen samt att nya resvägar skapats under hösten med anledning av förlängningen av spårvagn linje 7 till T-centralen

Särskild kollektivtrafik, resor totalt
Antalet resor i särskild kollektivtrafik (färdtjänsttaxi, sjukresor och tjänsteresor) har ökat marginellt med 0,1 procent mot föregående år. När det gäller sjukresor ger vårdenheterna ut fler tillstånd än tidigare år. Utfall 2018 är samtidigt 5,7 procent lägre än budget 2018. . Minskningen berör främst färdtjänsttaxi där leveranserna har varit sämre vilket påverkat resandet.

4.3 Produktion ur ett jämställdhetsperspektiv

Landstingets regionala trafikförsörjningsprogram för Stockholms län innebär att kollektivtrafiken ska skapa tillgång till arbete, service och rekreation för regionens medborgare utifrån deras olika behov och förutsättningar. Enligt de nationella transportpolitiska målen ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Kollektivtrafiken strävar efter att vara ett attraktivt resealternativ oavsett ålder, kön eller förmåga. Könsfördelningen bland resenärerna är relativt jämn med övervikt av kvinnliga resenärer. Trafikförvaltningen genomför årligen kundundersökningar som är könsuppdelade. Resultaten är underlag vid utveckling av verksamheten.

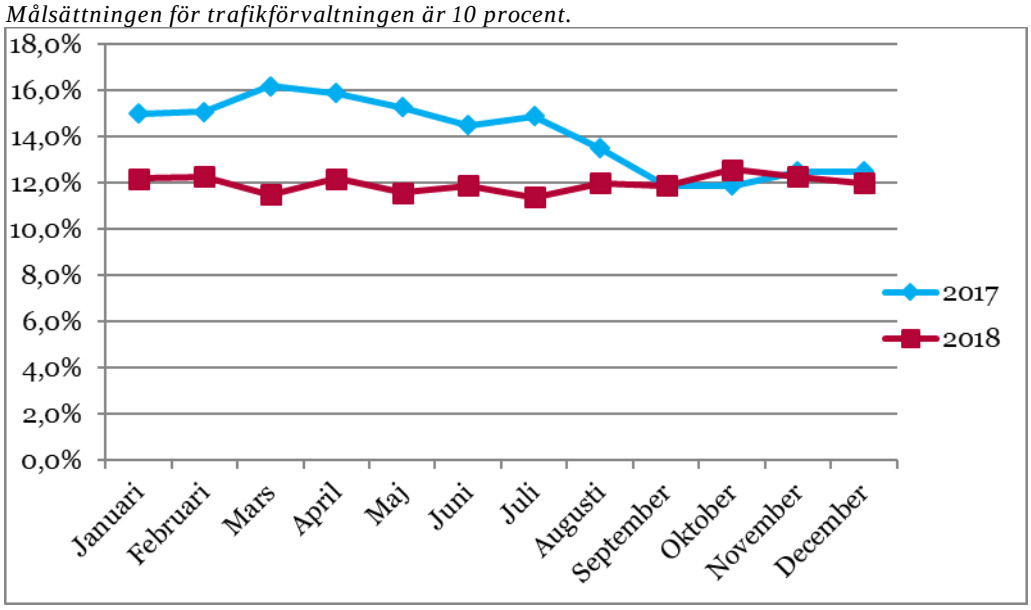
5. Personal och utbildning

Antal anställda inom trafikförvaltningens är 767 tillsvidareanställda och 57 visstidsanställda. Antalet vakanser är 164 stycken.

5.1 Kompetensförsörjning

Bemanning och rekryteringsläge
Förvaltningen arbetar kontinuerligt med personal- och kompetensförsörjning. Antalet tillsvidareanställda var 767 per den sista december. Antalet beviljade tjänster vid samma tidpunkt var 914 varav 141 tjänster beviljats som en följd av konsultväxling. Mot bakgrund av pågående konsultväxling och vakanser finns ett rekryteringsbehov på 150 heltidstjänster. Flera av dem kräver kompetens som är svårrekryterad. Förutom rekrytering ligger fokus i HR-arbetet på att behålla medarbetarna under en längre tid. Personalomsättningen, som har legat på högre nivåer, visar en positiv trend och ligger nu på 12,0 procent att jämföra med målet på 10 procent.

Diagram: Personalomsättning: Antal avgångna tillsvidareanställda löpande 12 mån bakåt/Antal tillsvidareanställda. Personalomsättningen har stabiliserats under 2018. Målsättningen för trafikförvaltningen är 10 procent.



Med den kompetensintensiva verksamhet som trafikförvaltningen har och med medarbetare som är attraktiva på arbetsmarknaden är bedömningen att rekryteringstakten fortsatt kommer att vara hög. Intern rörlighet uppmuntras och drygt 30 procent av rekryteringarna (85 av totalt 255) görs med interna kandidater. Förvaltningen framhåller interna karriärmöjligheter för att utveckla medarbetare samt för att kunna behålla dem längre.

Ett omfattande utvecklingsarbete har gjort kring rekryteringsprocessen inom förvaltningen och cheferna har utbildats i den nya processen. Till det kommer en satsning på certifiering av Assessios personlighets- och kapacitetstester för att möjliggöra att testning kan göras internt inom trafikförvaltningen. En pilot kring in-houserekrytering pågår med syftet att effektivisera rekryteringsarbetet.

Konsultväxling
Arbetet med att växla konsulter till anställda har pågått under 2018. Fokus i arbetet har fortsatt varit på styrande, ledande, stödjande och uppföljande roller. Viktigt har varit att stärka förvaltningens beställarkompetens och säkra att flertalet av de som företräder TF är anställda av densamma. 141 tjänster är beslutade för konsultväxling. Växling har per 2018 skett med 108 tjänster räknade från halvåret 2015. Konsulter som anlitas av trafikförvaltningen registreras numera i lönesystemet med syfte att säkerställa en bättre kontroll.

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

Kompetensplanering/KOLL
Införandet av landstingets kompetensplaneringsmodell och dess IT-stöd ProCompetence pågår i syfte att få en mer systematisk kompetensplanering, såväl kortsiktigt som långsiktigt. Under 2018 har successiva informations- och utbildningsinsatser genomförts i samband med implementeringen.

Målsättningen är att KOLL i sin helhet ska vara infört på hela trafikförvaltningen i slutet av 2020.

5.2 Utbildning och kontinuerlig kompetensutveckling

Utbildning och kontinuerlig kompetensutveckling sker i första hand mot bakgrund av de individuella utvecklingsplanerna. Alla förvaltningens anställda, oavsett om man är chef eller medarbetare, ska enligt processen för kompetensplanering och kompetensutveckling ha en utvecklingsplan. Inom trafikförvaltningen har 77 procent av alla anställda (medarbetare och chefer) en utvecklingsplan enligt medarbetarenkäten. Det finns i dagsläget ingen uppdelning på chef respektive medarbetare avseende detta nyckeltal. Under 2019 kommer hela verksamheten att ha genomfört sina PU-samtal i KOLL vilket kommer att ge en bättre möjlighet till uppföljning av chefernas utvecklingsplaner.

Inom trafikförvaltningen finns kompetensstegar framtagna för projektledarrollen inom investeringsverksamheten. Övriga landstingsgemensamma kompetensstegar är vårdrelaterade och därmed ej relevanta för trafikförvaltningen. Implementering har skett av en ny plattform för kursutbudet inom SLL (Lärtorget) samt en ny förmedlingstjänst för inköp av extern utbildning (FindCoursesPro).

5.3 Gott och inkluderande ledarskap

Förutom ett systematiskt arbete med kompetensförsörjning och kompetensutveckling måste också trafikförvaltningen säkerställa ett gott ledarskap och engagerade medarbetare, bland annat genom arbete med värderingar, organisationskultur samt med det kommunikativa ledarskapet.

Exempel på aktiviteter under 2018 i syfte att främja chefsutvecklingen inom trafikförvaltningen:

- Start av ett nytt ledarutvecklingsprogram för alla som har en chefsroll inom trafikförvaltningen.
- I samband med chefsmöten har ett fortsatt arbete avseende landstingets nya värderingar genomförts. (Öppenhet, Kompetens, Pålitlighet, Samverkan)
- Arbetsgivar- och arbetsmiljöutbildning har genomförts för chefer.

- Chefsluncher med olika relevanta teman har hållits på en regelbunden basis under året.

5.4 En modern arbetsgivare

Lönekartläggning
En lönekartläggning genomfördes under året och ett fortsatt arbete har skett vad gäller tydliggörande av löneprocess och kopplingen till PU-samtalet.

Hälsofrämjande arbetsmiljö
Trafikförvaltningen bedriver ett systematiskt och förebyggande arbetsmiljöarbete i syfte att säkerställa en god arbetsmiljö

Förvaltningens proaktiva hälsosatsning ”Hälsospåret” har fortsatt. Fokus under året har varit ett hållbart arbetsliv och en rad aktiviteter har genomförts i ett program för våren och ett för hösten. Satsningar för medarbetare som i dialog med företagshälsovården bedömts ha behov av att förändra livsstil har också gjorts. Frivilliga hälsoinspiratörer från förvaltningen har varit ledare för gemensamma träningspass. Även olika inspirationsföreläsningar har genomförts. Under våren deltog förvaltningen i landstingets årliga ”Stegutmaning”.

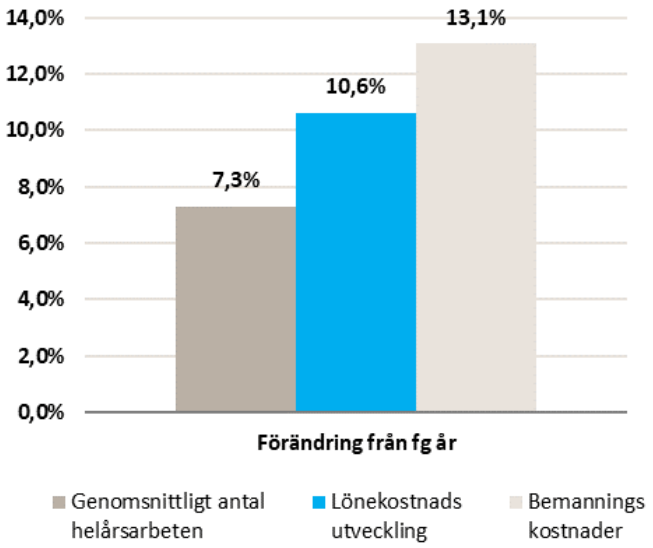
För att förebygga ohälsa erbjuds alla anställda en hälsoundersökning vartannat år. Trafikförvaltningen har en friskvårdssubvention som erbjuds alla medarbetare om 1500 kronor som utgår per kalenderår. Gymmet på Lindhagensgatan besöks varje vecka av cirka 10 procent av medarbetarna.

Jämställdhet och mångfald
Trafikförvaltningens medarbetarenkät besvarades av 93 procent av alla anställda. Frågan *bemöter vi varandra med respekt för allas lika värde* har ett resultat på 85 (ett index av 100 möjliga).

Förvaltningens HR-avdelning har under året deltagit i ett landstingsövergripande nätverk, där deltagare från olika förvaltningar och bolag deltar och delar med sig av goda exempel i verksamheten.

5.5 Bemanning

Bemanning: Redovisning av helårsarbeten samt löne-och bemanningskostnader



Avvikelse helårsarbeten och kostnadsutveckling i jämförelse med föregående år

Verksamhetens bemanningskostnader utgör drygt 3 procent av trafikförvaltningens totala verksamhetskostnader.

- Genomsnittligt antal helårsarbeten har huvudsakligen ökat till stor del en följd av den pågående konsultväxlingen, där konsulter ersätts av anställd personal.
- Lönekostnaderna har ökat jämfört med föregående år till följd av utökat antal tjänster och årlig lönerevision. Utöver detta påverkas de totala bemanningskostnaderna av ökade kostnader för sociala avgifter och pensioner. Vakansläget påverkar jämförelsen med föregående år med ökade kostnader för inhyrd personal.

Avvikelse helårsarbeten i jämförelse med budget

- Antalet helårsarbeten per december är lägre än det budgeterade antalet och är kopplat till vakansläget.

5.6 Sjukfrånvaro

Sjukfrånvaromått	Ack utfall 1812	Ack utfall 1712	Förändr %-enh
Procentuell sjukfrånvaro TF	3,9	4,2	*-0,3*
- varav kvinnor	*5,3*	*5,5*	*-0,2*
- varav män	*2,4*	*2,8*	*-0,4*

Sjukfrånvaron har under den senaste tolvmånadersperioden sjunkit. I synnerhet har de långa sjukskrivningarna såväl avseende kvinnor som män sjunkit. Den totala sjukfrånvaron var per december är 3,9 procent vilket är bättre än det uppsatta målet på maximalt 5,0 procent.

6. Pågående rättsprocesser (tvister)

AB SL initierade under 2017 skiljeförfarande mot Bombardier Transportation AB rörande leverantörens åtagande avseende fordonstyp C20 som är behäftade med fel i form av utmattningsskador. Samma år påkallade Alstom Transport Deutschland GmbH skiljeförfarande mot SL Infrateknik AB, numera fusionerat med AB SL, avseende tolkningen av en indexklausul i leveransavtal avseende pendeltåg X60B.

Vidare har Ansaldo STS Sweden AB påkallat skiljeförfarande mot AB SL gällande parternas mellanhavanden i tidigare avtalsrelation rörande leverans av signalsäkerhetssystem till Röda linjen. Tvisten är komplex och i ett tidigt skede. AB SL:s ledning gör dock bedömningen att parterna sannolikt under processens gång ingår förlikning.

Beträffande skärgårdsupphandlingen (E29, E29X) pågår två skadeståndsmål, ett initierat av Ressel Rederi AB (”Ressel”), ett av Stockholms Sjötrafik AB (”SSAB”), samt två mål mot Konkurrensverket avseende upphandlingsskadeavgift.

Ressels respektive SSAB:s talan ogillades av Stockholms tingsrätt. Motparterna har därefter överklagat respektive dom och beviljats prövningstillstånd i hovrätten, där skriftväxling nu pågår.

Konkurrensverkets ansökningar om upphandlingsskadeavgift avvisades av Förvaltningsrätten i Stockholm. Konkurrensverket överklagade avvisningsbeslutet, varvid Kammarrätten i Stockholm återförvisat målen till förvaltningsrätten för förnyad prövning.

7. Ledningens åtgärder

Nedan beskrivs flera viktiga åtgärder som ledningen vidtagit under året i syfte att fortsatt stärka utvecklingen av verksamheten.

Intern kontroll och system
Trafikförvaltningen har under året fortsatt att stärka arbetet med intern styrning och kontroll. Under hösten flyttades ansvaret att aktivt tillhandahålla metoder och verktyg för riskhantering till avdelningen Verksamhetsstyrning och Ekonomi. Syftet var bland annat att tydligare integrera riskhantering i processen för verksamhetsstyrning och uppföljning.

Ett systematiskt arbete har bedrivits med att identifiera, värdera och hantera risk, både för att fatta verksamhetsbeslut men även för att följa upp att beslutade mål kommer att uppnås. Genom den tertialvisa ledningsrapporteringen har uppföljning av internkontrollplanen, som redovisas i särskild ordning till trafiknämnden och till landstingsstyrelsens förvaltning, gjorts. Den uppdaterade internkontrollplanen presenteras som bilaga till årsbokslutet. Trafikförvaltningen har sedan andra tertialet 2018 även redovisat internkontrollplanen i den landstingsgemensamma systemlösningen för styrning, planering och uppföljning, Stratsys (Stödet).

Internrevision har under året genomfört revisioner inom förvaltningen av trafikavtal, färdtjänsttillstånd, rutiner för konsulters resor och uppföljningen av upphandlade biljettkontroller. Revisionerna har visat på brister i den interna styrningen och kontrollen inom de granskade områdena, och verksamhetens ledning har kommit överens med internrevisionen om handlingsplaner för att åtgärda bristerna. Internrevision har under året även gjort uppföljning av tidigare års revisionsrapporter.

Under året har Internkontrollgruppen bland annat bistått sektion BEST (Bana, El, Signal och Tele) i deras arbete med den åtgärdsplan som upprättades efter internrevisionens granskning. Internkontrollgruppen har till exempel bistått med metodstöd vid framtagande av nya rutiner och viss testning och utvärdering av implementerade åtgärder. Vidare har Internkontrollgruppen under året fortsatt det påbörjade arbetet med biljettintäktsflödet. Transaktionsflödet för biljettintäkter uppdateras och förbättras löpande vid behov för att säkra fullständighet i intäktsredovisningen. Nyckelkontroller för redovisning av biljettintäkter testas månadsvis.

Under året har också en rutin för hantering och granskning av revisionsrekommendationer från de externa revisorerna setts över. Funktionen har förstärkts, resurs- och kompetensmässigt, och ett strukturerat och enhetligt arbetssätt, där revisionsrapporterna analyseras och utmynnar i handlingsplaner till organisationen, har skapats.

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

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

Insatser inom investeringsstyrningen har i huvudsak riktats kring tydliggörandet av arbetsflödena i investeringsprocessen; en utveckling av styrning och arbetssätt, ny organisation inom investeringsprojekt samt förtydligande av roller och kompetenser i investeringsprocessen från tidiga skeden till effekthemtagning. I slutet av året påbörjades också arbetet med att utveckla och harmonisera styrningen med den nya åtgärdsvals- och investeringsprocessen, ett utvecklingsarbete som kommer att pågå under hela 2019.

De närmaste åren är det viktigt att säkerställa pågående och kommande upphandlingar av flera omfattande trafikavtal. Resultatet av upphandlingarna kommer att påverka framtida trafikdriftskostnader under lång tid. Implementeringen av kategoristyrt inköp stödjer detta arbete och ingår som en del i huvudprocesskartan och leda och styra processen, vars direkta effektmål är en stärkt samverkan genom tvärfunktionellt arbete.

Exempel på projektets indirekta effektmål är ökad kontroll över upphandlingsplaneringen, ett säkerställande att otillåtna direktupphandlingar inte förekommer, samt att ta ett grepp om samtliga leverantörsavtal. Arbetet med E-handel genom ett nytt beställningssystem har påbörjats med målet att generera besparingar genom effektiviserade interna beställnings- och faktureringsprocesser, minskad administration samt genom ökad avtalstrohet och sortimentstyrning.

Konsultväxlingen är en del av det pågående arbetet med att säkra förvaltningens kompetensförsörjning. Fokus i arbetet har varit på styrande, ledande, stödjande och uppföljande roller. Viktigt har varit att stärka trafikförvaltningens beställarkompetens och säkra att flertalet av de som företräder trafikförvaltningen är anställda av densamma. Antalet beslutade tjänster för konsultväxling uppgår till 141. Växling har hittills skett per december med 108 tjänster, räknat från halvåret 2015, varav 29 under 2018.

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

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

Trafikförvaltningens strategiska målkarta kompletterades inför verksamhetsåret 2018 med kärnuppdraget att ”*trafikförvaltningen bidrar till landstingets uppdrag genom att handla upp och utveckla kollektivtrafik utifrån resenärens och regionens behov, i ett välskött, robust system, inom givna ekonomiska ramar*”. Kärnuppdraget medför att trafikförvaltningen ska verka för att öka andelen resenärer som väljer kollektivtrafik framför bil, vilket gör det nödvändigt att inleda ett systematiskt arbete med marknadsfrågor. Arbetet har inletts med en

utvärdering om intäktsråd och intäktsprocesserna, samt förslag kring förbättringsmöjligheter.

Trafikförvaltningen har fortsatt implementeringen av adekvata systemstöd för att ha koll på vår anläggning (LANDLORD, BEST-A, ATHENA, IS-DIP) samt drivit pilotprojekt för prediktivt underhåll. Förvaltningen har också påbörjat utveckling av effektiva och ändamålsenliga arbetssätt inom tillgångsförvaltningen, ett arbete som kommer fortsätta under 2019.

Exempel på övrig verksamhetsutveckling under 2018
Den interna kommunikationen inom förvaltningen har fortsatt utvecklats under 2018 vad gäller bland annat chefsmöten och medarbetarmöten. Därutöver kommer alla medarbetare fortsatt att erbjudas möjlighet att träffa och samtala med förvaltningschefen och ledningen under ett antal frukostmöten. Under första halvåret har sex uppskattade frukostmöten hållits med temat att diskutera trafikförvaltningens nya värderingar och det gemensamma förhållningssättet till dem. Under hösten har flera lunchmöten med olika teman som syftar till att stärka ledarskapet hos trafikförvaltningens chefer genomförts.

Utifrån tidigare genomförd genomlysning av säkerhetsarbetet och utifrån prioriterade åtgärder gällande säkerhetsarbete och säkerhetsorganisation har förvaltningen under 2018 haft fokus på bland annat en översyn av ansvarsfördelningen avseende trafiksäkerhetsfrågor. En handlingsplan för informationssäkerhetsarbetet som beskriver nödvändiga aktiviteter för att nå de mål som ställts upp från SLL har tagits fram. Målen skall vara uppnådda 2020.

Under våren avslutade trafikförvaltningen ett intensivt arbete med att förbereda förvaltningen för dataskyddsförordningens införande. Styrande dokument, arbetssätt, rutiner, gallringsbeslut, roller och avtalsmallar togs fram. En e-learning som är anpassad för trafikförvaltningen finns som stöd för samtlig personal. Specifik utbildning har genomförts för de verksamhetsområden som innehar personuppgiftsbehandlingar inom de mest prioriterade områdena och en handlingsplan finns framtagen som beskriver hur återstående behandlingar inom förvaltningen ska åtgärdas.

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

Arbetet med implementeringen av ny IT-förvaltningsmodell har slutförts under 2018 Förvaltningsmodellen ska över tid stärka samspelet mellan verksamheten och IT avseende kravställning, utveckling och leverans av verksamhetsanpassat IT-stöd.

Införandet av den grundläggande delen till ett integrerat systemstöd för ekonomi- och verksamhetsstyrning slutfördes under 2017. Införd lösning inkluderar stöd för budget, prognos och uppföljning av resultat och investeringar, uppföljning av revisionsrekommendationer samt stöd för mål och uppdragsstyrning. Utvecklingsarbetet har fortsatt under 2018 med bland annat med utveckling av stöd för investeringsplan samt att uppdrag har kopplats till målen i stödet för verksamhetsstyrning. En dataplattform för fördjupad analys av trafikslagen har utvecklats under året med syftet att öka analyskapaciteten och stödja bättre faktabaserade beslut inom förvaltningen.

8. Förväntad utveckling 2019

Trafikförvaltningens ska fortsätta att utveckla och vårda kollektivtrafiken inom givna ekonomiska ramar med fortsatt mycket nöjda resenärer som mål. Trafikförvaltningen har vid utgången av 2018 en ekonomi i balans. Det växande kollektivtrafiksystemet och de kostnader som följer av framtida investeringar innebär fortsatt höga krav på ekonomisk hushållning, effektiviseringar och att stärka intäktsarbetet.

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

Under 2019 kommer en effektiviseringsplan att tas fram som bland annat ska omfatta en genomlysning av trafikförvaltningens beställarorganisation med målet att effektivisera verksamhetens kostnader och säkra att resurserna används till rätt saker med rätt kvalitetsnivå. Under 2019 kommer också arbetet att utveckla intäktssidan och öka marknadsandelarna att fortsätta. Vidare fortsätter trafikförvaltningen under 2019 den digitala transformationen genom att bland annat utveckla agila arbetsmetoder och effektivare IT-förvaltning.

9. Övrigt

Inga förändringar har gjorts avseende redovisningsprinciper jämfört med föregående år.

10.Bilagor

1-3 Specifikationer per verksamhet/bolag

4 Utökad analys avseende biljettintäkter i SL-trafiken

5 Specificerade investeringar – beskrivning av utfall per december 2018

6 Specifikationer av statsbidrag, medfinansiering och försäljningar

7 Resultatdisposition

Trafikinvesteringar, specificerade och ospecificerade

Styrningsrapporter för AB SL, WAÅB och förvaltning

Upphandling och inköp

Återrapportering av uppdrag och anmodan

Trafikförvaltningen 2018 - IKP Uppföljning T3

Miljöredovisning

Hållbarhetsredovisning

Lokala mål och indikatorer

11. Nämnd-/styrelsebehandling

Årsrapport 2018 behandlas i styrelse och trafiknämnd den 19 februari 2019.

Stockholm 2019-01-28

Caroline Ottosson
Förvaltningschef

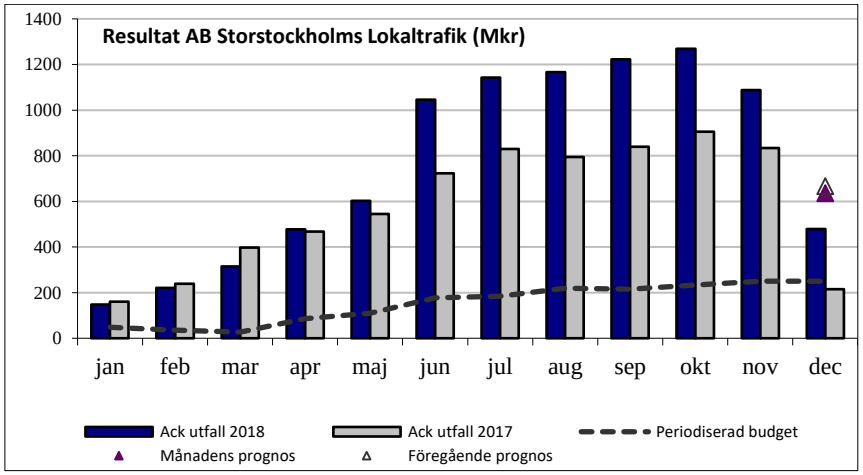
Catarina Strömsten-Falkenmark
Avdelningschef

Trafiknämnden/trafikförvaltningen

Bilaga 1-7 specifikationer till ÅRSRAPPORT december 2018

1. SL-koncernen
2. Färdtjänstverksamheten
3. WÅAB
4. Utökad analys avseende biljettintäkter i SL-trafiken
5. Specificerade investeringar, utfall per december
6. Statsbidrag, medfinansiering och försäljningar
7. Resultatdispositioner

Bilaga 1 - SL-koncernen



Resultaträkning Mkr	Bokslut 2018	Budget 2018	Avvik utf-bu 2018	Bokslut 2017	Föränd %
Verksamhetsanslag	8 695	8 695	0	8 623	0,8%
Biljettintäkter	8 330	8 236	94	7 922	5,2%
Uthyrning fordon och lokaler	2 183	2 211	-28	2 099	4,0%
Finansieringsbidrag	293	258	35	341	-14,1%
Reklam	355	357	-2	365	-2,9%
Övriga intäkter	909	749	160	999	-9,0%
Verksamhetens intäkter	**20 764**	**20 506**	**258**	**20 349**	**2,0%**
Personalkostnader	-15	-20	5	-19	-23,5%
Köpt trafik	-12 398	-12 778	380	-12 224	1,4%
Drift och underhåll	-1 930	-2 096	166	-1 809	6,7%
Övriga kostnader	-2 774	-1 790	-984	-2 701	2,7%
Verksamhetens kostnader	**-17 116**	**-16 684**	**-432**	**-16 752**	**2,2%**
Avskrivningar	-3 021	-3 041	20	-2 948	2,5%
Finansnetto	-148	-530	382	-433	-65,8%
Resultat	**479**	**250**	**229**	**215**	

Inklusive verksamhetsinterna intäkter och kostnader.

SL-koncernen köper personella resurser från trafikförvaltningen, vilket redovisas under övriga kostnader i tabellen ovan.

Resande kollektivtrafik (totalt tusental)	Utfall 1812	Utfall 1712	Förändr. 1812-1712	Prognos 2018	Budget 2018	Avvik Utfall-BU	Bokslut 2017 [1]
Allmän kollektivtrafik på land och vatten, tusental:							
Kollektivtrafik på land, genomsnitt påstigande [2]	2 814	2 744	2,6%	2 799	2 803	11	2 744
Passagerare totalt tusental på vatten [3]	1 363	1 000	36,3%	1 259	1 037	326	1 000

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

[2] Redovisningen sker med en månads fördröjning.

[3] Avser Linje 80, 85 och 89

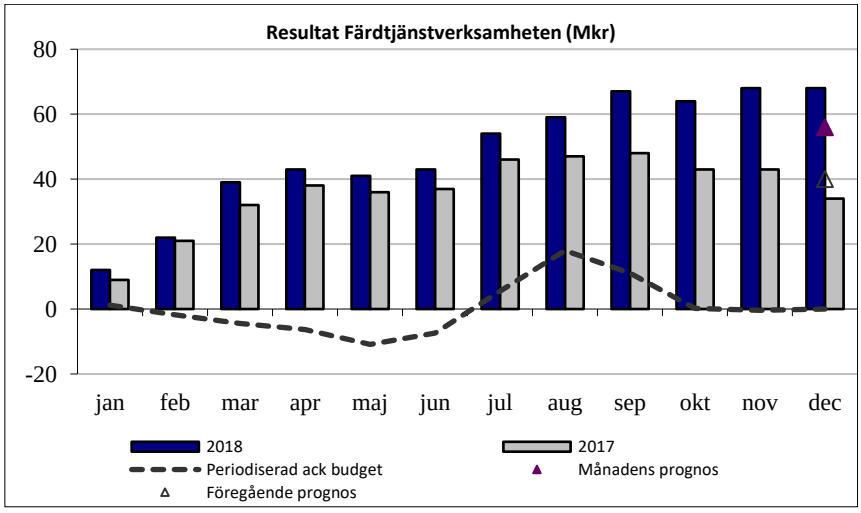
Investeringar AB SL, mkr	Årets utgift 1812	Prognos 2018	Budget 2018	Avvik PR-BU	Upparb UTF/BU
Specificerade investeringar	2 728	2 750	5 093	-2 343	54%
Ospecificerade investeringar	1 035	1 135	1 160	-25	89%
AB SL Totalt	**3 762**	**3 885**	**6 252**	**-2 368**	**60%**
Varav ersättningsinvesteringar	*1 552*	*1 716*	*1 742*	*-26*	*89%*

Balansräkning Mkr	2018-12-31	2017-12-31	Förändring
Tillgångar			
Anläggningstillgångar	56 549	56 707	-158
Omsättningstillgångar	3 604	3 594	10
varav kassa och bank	1 454	*1 235*	*219*
SUMMA TILLGÅNGAR	**60 153**	**60 301**	**-148**
Eget kapital	**7 778**	**7 300**	**478**
Avsättningar (samt ev. minoritetsintresse)	**974**	**653**	**321**
Skulder	**51 401**	**52 348**	**-947**
varav			
Långfristiga skulder	42 156	*44 546*	*-2 390*
Kortfristiga skulder	9 245	*7 802*	*1 443*
SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL	**60 153**	**60 301**	**-148**

Justering kan komma att ske med anledning av förändring i den legala rapporteringen

Skattefinansieringsgraden för SL-koncernen har sjunkit och uppgår till 45,4 procent (fg år 48,0 procent).

Bilaga 2 - Färdtjänstverksamheten



Resultaträkning Mkr	Bokslut 2018	Budget 2018	Avvik utf-bu 2018	Bokslut 2017	Föränd %
Verksamhetsanslag	1 017	1 017	0	938	8,4%
Resenärsavgifter	190	190	0	188	1,1%
Från HSN för sjukresor	287	275	12	261	10,0%
Övriga intäkter	12	10	2	10	20,0%
Verksamhetens intäkter	**1 505**	**1 492**	**14**	**1 397**	**7,7%**
Köpt färdtjänsttrafik	-1 058	-1 115	57	-1 012	4,5%
Sjukresor	-323	-307	-16	-293	10,2%
Tjänsteresor	-7	-23	16	-8	-12,5%
Övriga kostnader	-48	-44	-4	-47	2,1%
Verksamhetens kostnader	**-1 436**	**-1 489**	**54**	**-1 361**	**5,5%**
Kapitalkostnader	-2	-2	0	-3	0,0%
Resultat	**68**	**0**	**68**	**34**	

Inklusive verksamhetsinterna intäkter och kostnader.

I budgeten klassificerades en del poster avseende färdtjänsttrafik som tjänsteresor. Utfallet ligger dock på raden Köpt färdtjänsttrafik, varvid ett överskott respektive underskott uppstår på de olika raderna.

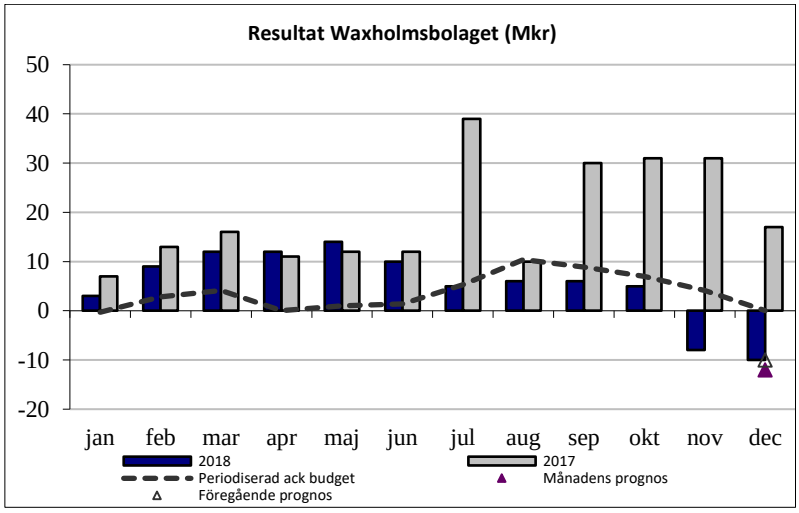
Resande kollektivtrafik (totalt tusental)	Utfall 1812	Utfall 1712	Förändr. 1812-1712	Prognos 2018	Budget 2018	Avvik Utfall-BU	Bokslut 2017 [1]
Särskild kollektivtrafik, resor totalt [3]	4 071	4 066	0,1%	4 094	4 317	-246	4 066

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

[3] Innefattar färdtjänstresor, sjuk- och tjänsteresor.

Investeringar Färdtjänst, mkr	Årets utgift 1812	Prognos 2018	Budget 2018	Avvik PR-BU	Upparb UTF/BU
Strategiska investeringar	0	0	0	0	0%
Ersättningsinvesteringar	22	25	31	-6	71%
Färdtjänst totalt	**22**	**25**	**31**	**-6**	**71%**

Bilaga 3 – Waxholmsbolaget



Resultaträkning Mkr	Bokslut 2018	Budget 2018	Avvik utf-bu 2018	Bokslut 2017	Föränd %
Verksamhetsanslag	350	350	0	326	7,4%
Biljettintäkter	79	70	9	79	0,0%
Övriga intäkter	100	95	5	90	11,1%
Verksamhetens intäkter	**529**	**515**	**14**	**496**	**6,7%**
Personalkostnader	0	-1	1	0	0,0%
Köpt trafik	-355	-327	-28	-319	11,3%
Drift och underhåll	-108	-103	-5	-89	21,3%
Övriga kostnader	-24	-32	8	-20	20,0%
Verksamhetens kostnader	**-487**	**-463**	**-24**	**-428**	**13,7%**
Kapitalkostnader	-53	-52	-1	-52	1,9%
Resultat	**-10**	**0**	**-10**	**17**	

Inklusive verksamhetsinterna intäkter och kostnader.

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

Resande kollektivtrafik (totalt tusental)	Utfall 1812	Utfall 1712	Förändr. 1812-1712	Prognos 2018	Budget 2018	Avvik Utfall-BU	Bokslut 2017 [1]
Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt	4 709	4 698	0,2%	4 684	4 807	-98	4 698
- varav skärgårdstrafik	1 843	1 770	4,1%	1 781	1 746	97	1 770
- varav pendelbåtstrafik WÅAB [2]	2 866	2 928	-2,1%	2 903	3 061	-195	2 928

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

[2] Avser linje 81och linje 82

Investeringar WÅAB, mkr	Årets utgift 1812	Prognos 2018	Budget 2018	Avvik PR-BU	Upparb UTF/BU
Strategiska investeringar	28	29	32	-2	88%
Ersättningsinvesteringar	25	30	15	16	172%
WÅAB totalt	**53**	**60**	**46**	**14**	**115%**

Balansräkning Mkr	**2018-12-31**	**2017-12-31**	**Förändring**
Tillgångar			
Anläggningstillgångar	463	461	2
Omsättningstillgångar	64	74	-10
varav kassa och bank	23	*51*	*-28*
SUMMA TILLGÅNGAR	**527**	**535**	**-8**
Eget kapital	**52**	**35**	**17**
Avsättningar (samt ev. minoritetsintresse)	**13**	**27**	**-14**
Skulder	**462**	**473**	**-11**
varav			
Långfristiga skulder	288	*325*	*-37*
Kortfristiga skulder	174	*148*	*26*
SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL	**527**	**535**	**-8**

Bilaga 4 - Utökad analys avseende biljettintäkter i SL-trafiken

Utveckling biljettintäkter

Biljettintäkterna för helåret 2018 uppgår till 8 330 mkr och överstiger budget med +94 mkr. En stor del av avvikelsen kan hänföras till volym-relaterade effekter, där avgiftsfria biljetter till ungdomar under sommaren bidrar med +41 mkr (volym). Det faktum att budgeten för 2018 baserades på en för låg bas och därför var något låg redan från början förklarar +33 mkr (övrigt). Resterande avvikelse om +20 mkr kan framförallt hänföras till effekter från pris och biljettmix, det vill säga resenärernas val av biljettyp och resandemönster (pris).

Jämfört med samma period 2017 är ökningen +408 mkr, motsvarande +5,1 procent. Den prishöjning om cirka 3,3 procent som genomfördes den 9 januari 2018 för samtliga biljetter är den huvudsakliga orsaken till ökningen.

Utfallet för helåret stämmer väl med den prognos som lämnades i oktober (+4 mkr).

Analys utfall mot budget

Ackumulerade biljettintäkter per december överstiger budget med +94 mkr, motsvarande 1,1 procent. Av avvikelsen förklaras cirka 40 mkr av en positiv effekt till följd av fri kollektivtrafik till skolungdomar under sommaren, vilket inte var känt vid budgettillfället. Bidrag för inköp av dessa biljetter var 79 mkr medan intäktsbortfallet skattas till 38 mkr och omfattar såväl periodbiljetter som enkelbiljetter.

Bakgrunden är ett beslut i Landstingsfullmäktige i Stockholm om att erbjuda avgiftsfri kollektivtrafik till skolungdomar i vissa årskurser under sommaren, baserat på en förordning tidigare beslutad av riksdag och regering. Syftet var att främja kollektivtrafik för barn och ungdomar och som ersättning utgick ett statligt stöd till Trafikförvaltningen om 79 mkr. Bidraget har använts till att köpa biljetter som delats ut gratis till samtliga skolungdomar i målgruppen, cirka 160 000 stycken. Inför en normal sommar säljs cirka 50 000 så kallade fritidsbiljetter till ungdomar. Utöver det nyttjar de även reskassa och mobilbiljetter till rabatterat pris. Denna försäljning har i sommar fallit bort och en positiv nettoeffekt på cirka 40 mkr uppkommer då intäktsbortfallet är lägre än värdet av de utdelade biljetterna.

Långa periodbiljetter överstiger budget med +110 mkr, varav drygt hälften (cirka +58 mkr) förklaras av effekter från gratis ungdomsbiljett. En överströmning märks från 90-dagarsbiljetter till årsbiljetter, vilket troligtvis

påverkats av en ökad medvetenhet hos resenärerna inför prishöjningar i syfte att tillgodogöra sig det lägre priset under en längre period. Årsbiljetter överträffar budget med 41 mkr medan 90-dagarsbiljetter understiger med -43 mkr. Intäkter från 30-dagarsbiljetter står för en ökning med 49 mkr mot budget, +1,1 procent.

Korta periodbiljetter (24-, 72-timmars och 7-dagarsbiljetter) ligger totalt sett i nivå med budget.

Enkelbiljetter inklusive reskassa understiger budget med -15, vilket motsvarar de minskade volymer som noterats under sommaren till följd av den avgiftsfria ungdomsbiljetten. Försäljning i app når inte upp till budgeterad nivå. En orsak är nödvändigheten av att registrera om sitt betalsätt i samband med övergången till ny betaltjänstleverantör i februari, vilket ledde till en tillfällig nedgång. Borttagandet av sms-biljetten ur sortimentet i inledningen av året kan, även det, kan ha bidragit. Bortfallet kompenseras dock av intäkter från köp av enkelbiljetter i spärr och automat. Reskassa står för -18 mkr av avvikelsen, där avvikelsen i huvudsak uppstått under sommaren.

Tabell: ackumulerad avvikelse för biljettintäkter 2018 mot budget respektive föregående år. Avvikelserna är grupperade utifrån volym, pris och övrigt.

Förklaringsposter dec 2018, mkr	Ack mot budget	Ack mot 2017
Volym (antal biljetter och resande)	55	76
Pris (biljettpris, sortiment, val av biljettyp, mix)	26	330
Övrigt	13	2
Summa förklaringsposter	**94**	**408**

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

Volymrelaterade faktorer bidrar positivt med +55 mkr. Av detta kommer merparten från den positiva nettoeffekt som uppkommer från satsningen på gratis kollektivtrafik för ungdomar under sommaren, +41 mkr. Effekten från ökat biljettköp på pendeltåget vid avstängningen av Söderströmsbron överträffar budgeterad effekt med +3 mkr.

Ökningen av antal påstigande per vardag är högre än budget. Det är dock ett mått som inte helt samvarierar med biljettintäkterna, utan snarare skall ses som en indikation av resandet över tid.

En positiv effekt kommer från högre försäljning av företagsbiljetter, medan vädret bedöms ha haft en liten, negativ påverkan på jämförelsen.

Pris

Effekten från prisrelaterade förändringar mot budget uppgår till, +26 mkr. Detta inkluderar så kallade mixeffekter vilka beror på resenärers

förändrade biljettpreferenser, resandevanor och förhållandet mellan biljetter till fullt respektive rabatterat pris. Man kan konstatera att effekten var större under 2017, då mer omfattande taxeförändringar gjordes, bland annat övergång till enzonstaxa och förändrade villkor för köp av studerandebiljett.

Övrigt

Övriga förklaringsvariabler uppgår ackumulerat till +13 mkr. I denna inkluderas den positiva effekt som uppkommit genom att basen (utfall 2017) blev högre än den som budgeten baserades på.

Effektivitet

Arbetet med att förbättra intäktssäkringen pågår ständigt. Det gäller såväl åtgärder för att stävja fusk som att avhjälpa brister i utrustning för validering och försäljning och på annat sätt förenkla för resenärerna.

Fusket i trafiken uppgick 2017 till 3,1 procent och preliminära uppgifter för 2018 visar ett utfall på ungefär samma nivå.

I början av året trädde ett nytt avtal med ISS i kraft gällande biljettkontroller. Under 2018 har antalet genomförda biljettkontroller utökats, i enlighet med det nya avtalet. För helåret 2019 planeras cirka 5 miljoner kontroller, vilket är en fördubbling mot 2017. Kontrollerna utförs på samtliga trafikslag och i alla geografiska delar av trafiksystemet, i syfte att öka betalningsmoralen bland resenärerna och minska intäktsbortfallet.

Sedan mitten av december pågår ett försök med kroppsburna kameror på biljettkontrollanterna. Åtgärden görs dels för att öka tryggheten för kontrollanterna men också för att förenkla identifieringen av fuskare. Mottagandet har varit positivt.

Ett program för att ta fram nästa biljettsystem har startats och omfattar flera pågående och nystartade projekt. Programmet utvecklar lösningar som fullt ut skall ersätta dagens biljettsystem 2021 och kommer enligt beslut i Trafiknämnden bland annat att möjliggöra resa med kontaktlösa betalkort.

Den 1 februari togs ett nytt mobilbiljettsystem i drift. Systemet omfattar även validering i spärrkiosk, i spärrlinje och på buss med målet att det ska bli lättare att resa med mobila biljetter samtidigt som fusk försvåras. Driftsättningen av läsarna pågår, något försenat.

Under våren infördes valideringsstolpar på Saltsjöbanan och i augusti på Roslagsbanan. Konduktörer finns inte längre på tågen för biljettförsäljning och visering av biljetter. Varje resenär måste därför se till att ha en giltig validerad biljett vid ombordstigning.

Sedan den 1 februari kan kunderna på web (e-handel) och i app betala med betalkort och swish. Hittills har swish-betalningar visat sig vara mycket populära, framförallt vad gäller köp i app.

Analys mot föregående år

Biljettintäkterna överstiger föregående år med +408 mkr, vilket innebär en ökning om +5,1 procent.

Volym

Volymrelaterade faktorer står för en positiv påverkan med +76 mkr och förklaras av såväl resandeökning till följd av befolkningsutvecklingen som positiv nettoeffekt om +41 mkr från gratis ungdomsbiljett.

Under sommaren märks också en ökad försäljning av biljetter i Resplus-upplägg till följd av Trafikverkets renovering av spåren mellan Stockholms Central och Stockholms Södra, den så kallade Getingmidjan. SJ-resenärer har fått byta till pendeltåg istället för fjärrtåg och därmed köpt SL-biljett för sträckan, +18 mkr.

Bedömningen är att vädereffekter haft en liten, negativ påverkan på jämförelsen. Det gäller även det faktum att 2018 haft fler helger och helgdagar än 2017, under vilka intäkterna är något lägre.

Pris

Prisrelaterade effekter uppgår till +330 mkr. I huvudsak är de ett resultat av prishöjningen i inledningen av året men inkluderar även mixeffekter som uppkommit till följd av resenärers förändrade biljettval och resandemönster. Samtidigt som SL:s taxa justerades höjde även Kollektivtrafikförvaltningen i Uppsala län (UL) priset på sina biljetter.

Övrigt

Övriga förklaringsposter uppgår till +2 mkr.

Den totala skulden till resenärerna för reskassa (laddning minus resande på reskassa) uppgår vid utgången av december till 435 mkr. Det är en ökning med 35 mkr jämför med samma månad föregående.

Bilaga 5 – Specificerade investeringar – utfall per dec 2018

För de specificerade investeringarna består utfallet för januari – december av utgifter enligt nedan:

Program Roslagsbanans kapacitetsförstärkning

Utfallet för perioden är 1 165 mkr och består främst av:

- Bana Genomförande 720 mkr:
  - Produktion av dubbelspår i Hägernäs-Ullna Kvarnväg inklusive säkerhetshöjande åtgärder och projektering Vallentuna-Kårsta och Täby Kyrkby-Kragstalund. Järnvägsentreprenader Roslags Näsby-Tibble, Tibble-Visinge slutförda. Påbörjade byggnation av planfrikorsning som ersättning av Båthamnsvägen i Åkersberga och stationen i Åkersberga.
- Depåer 229 mkr:
  - Grovterrasserings- och grundläggning uppställningshall. Entreprenader för stomme uppställningshall, grundläggning verkstadsbyggnad samt Mark och BE(S)T-arbeten pågående.
- Programledning och administration 32 mkr
- Befintliga vagnar X10p 4 mkr:
  - Projektet är avslutat.
- Nya fordon X15p 118 mkr:
  - Designfasen pågående.
- Bana Planering 6 mkr:
  - Fortsatt planering avseende planskildhet vid Frescati. Genomförandeavtal med kommunen gällande Enebyberg station är klart. Delprojekt är överlämnat till Bana Genomförande för fortsatt projektering.
- Buller 57 mkr:
  - Entreprenad för bullerskyddsåtgärder på sträckan Viggbyholm-Hägernäs är klar. Lokala åtgärder pågår.

Program Bussdepåer

Utfallet för perioden är 216 mkr och består främst av**:**

- Tomteboda 166 mkr:
  - Markförvärv och exploateringsbidrag
  - Förberedande arbeten och grundförstärkning
  - Entreprenad ombyggnation
  - Entreprenad nybyggnation
  - Projektledning och projektering
- Fredriksdalsdepån 44 mkr:
  - Återföring av en tidigare nedskrivning (29 mkr) av kontorsplatser, då det har gjorts en ny värdering av de kontorsplan som ska säljas i depån. Ny värdering visar på ett högre värde än det som tidigare låg till grund för

nedskrivningen, vilket innebär att nedskrivningen måste återföras projektet.
    - Slutreglering entreprenad bussdepån
    - Återställning av mark samt fastighetsförbättrande åtgärder bussdepå
    - Gasentreprenad biogasanläggningen
    - Projektledning och besiktning
- Enlunda bussdepå (f d Ekerö bussdepå) 4 mkr:
    - Projektering systemhandling
- Programbudget program Bussdepåer 3 mnkr:
    - Övergripande projektledning för program Bussdepåer

Program Slussen
Utfallet för perioden är 2 mkr och består främst av:

- Söderströmsbron 2 mkr:
    - Nedlagt arbete och inköpt material
- Teknikutrustning och elkraft Slussen 1,5 mkr
- Övrigt ca -1,5 mkr:
    - Ombokning av utgifter från investering till drift.

Program Röda linjens uppgradering
Utfallet för perioden är 106 mkr och består främst av:

- Återbetalning från signalsystemsleverantören Ansaldo
- Förskottsbetalningar för tunnelbanefordon
- Ombordsignalutrustning för tunnelbanefordon
- Projektledning
- Test av nya tunnelbanefordon inför trafikstart

Program Citybanan
Utfallet för perioden är 4 mkr och består främst av:

- Övergripande IT 1 mkr:
    - Implementering och anpassning av IT-system för såväl SL:s befintliga anläggning som för Citybanans två nya stationer och anpassning dem emellan.
- Station Odenplan 1 mkr, restarbeten
- Station City 1 mkr, restarbeten
- Spärrkroppar 1 mkr

Tvärbana Norr Solnagrenen
Utfallet för perioden är 68 mkr och består främst av:

- Signal ca 65 mkr:
    - Egen personal

  - Alstom signalentreprenad, arbete med koncept och testdrift av ATP S3R4, DIS och delar av dokumentationen.
  - Cactus signalentreprenad
- Befintlig bana 3 mkr, är i överlämnade fasen:
  - Entreprenad
  - Relationshandlingar
  - Projektledning

Program Spårväg City
Utfallet för perioden är 192 mkr och består främst av:

- AGA-depån 85 mkr:
  - Avslut av entreprenad etapp 2
  - Projektledning och projektering etapp 3
  - Entreprenad etapp 3
- Spårutbyggnad Linje 7 Kungsträdgården – T-centralen 98 mkr:
  - Förstärkningsarbeten
  - Spårkroppar
  - BEST-arbeten (bana, el, signal, tele)
  - Trafikstart 2018-09-03
- Lidingöbanan 7 mkr:
  - Relationshandlingar, förvaltningsdata samt signalarbeten
- Lidingöbanan och Tillgänglighetsanpassning av hållplats Nybroplan samt Programledning för ingående projekt tillsammans 2 mkr.

Program Spårdepåer
Utfallet för perioden är 5 mkr och består främst av:

- Slutreglering entreprenad Högdalsdepån 2 mkr
- Relationshandlingar Högdalsdepån 2 mkr
- Projektledning 1 mkr

Program Kistagrenen
Utfallet för perioden är 213 mkr och består främst av:

- Programledning 53 mkr:
  - Teknik och miljö
  - Kontorskostnader
  - Planering
  - Smak
  - Kontrakt och upphandling
- Rådighet 47 mkr:
  - Detaljplaner
  - Projektledning
- Systemhandling 40 mkr:

  - Förstärkt systemhandling
  - Projektledning
- Signal 16 mkr:
  - Alstom entreprenad
  - Projektledning
  - Systemhandling
- Förberedande arbete 51 mkr:
  - Ledning och styrning
  - Option bro
  - KG4
  - KG0
- Fordon 2 mkr:
  - Konsulter
- Depå 2 mkr:
  - Utredning

Program Pendeltåg
Utfallet för perioden är -224 mkr och består främst av:

- Entreprenadkostnader för depå och pendeltågsstationer samt negativt utfall för reglering av överaktivering vid PTO (preliminary take over) av alla X60B tåg 2016 och 2017.

Program Saltsjöbanan
Utfallet för perioden är 154 mkr och består främst av:

- Saltsjöbanan 139 mkr:
  - Ombyggnation och renovering av depån i Neglinge
  - Installation av ATC i fordonen och längs banan, tester
  - Nya spår, växelbyten, nya plattformar
  - Framtagande av systemhandling för sträckan från Slussen slutstation tom Henriksdal samt kostnader för rivning av BEST och projektledning.
- Tvärbanan till Sickla 15 mkr:
  - Slutreglering av entreprenadarbeten och ledningsägare
  - Entreprenadarbeten, byte av kabelrännor, InfraNord
  - Ekonomisk reglering av sättningar TrVs depå
  - Framtagande av relationsunderlag, ÅF, Ramböll, KFS och Bjerking.

Bussterminal Slussen
Utfallet för perioden är 228 mkr och består främst av:

- Stadens byggherrekostnader 148 mkr
- Stadens entreprenadarbeten 94 mkr

- Utgifter för granskning och kravställning 9 mkr
- Kostnadsföringar för ersättningstrafik samt brukarspecifik inredning som är ett eget objekt -22 mkr.

Danviksbron
Utfallet för perioden är 3 mkr och består främst av:

- Framtagande av besluts-PM tillsammans med Stockholms stad gällande rivning eller nybyggnation. Framtagande av kulturhistorisk rapport samt projektledningskostnader.

Program Nya Spårvägsmuseet
Utfallet för perioden är 8 mkr och består främst av:

- Projektering bygghandlingar 5 mkr
- Projektledning 3 mkr

Handen Bussterminalen
Utfallet för perioden är 52 mkr och består främst av:

- Projektering och entreprenad för grundläggning/stomme 47 mkr
- Projektering för terminalens inredning 4 mkr
- Intern projektledning 1 mkr

Fordon SpvC – nya A35 fordon
Utfallet för perioden är 2 mkr och består främst av:

- Beställningsorganisation.

C20 Uppgradering
Utfallet för perioden uppgår till 112 mkr och består främst av:

- Projekt Underhållsåtgärder 20 mkr:
  - Förberedande arbeten för Övergångsbrygga, Värme & Ventilation och Huvudsäkring
  - Produktion av Boggi swop och Motorkablage
  - Provinstallation av Övergångsbrygga samt test av Huvudsäkring - prototyper i trafik
- Projekt Uppgraderingsåtgärder UP 84 mkr:
  Arbeten med delprojektets konstruktionsfas, Fas 1
  - PDR för interiör, förarhytt, PIS och TCMS stängning av restpunkter pågår
  - FDR-granskningar för passagerarutrymmen och förarhytt är inledda

Bussterminal Slussen brukarspecifik inredning
Utfallet för perioden är 8 mkr och består främst av:

- Arbeten med ledningsfunktion samt granskning av systemhandling.

Bytespunkt Slussen upprustning
Utfallet för perioden är 16 mkr och består främst av:

- Utredning om Slussens T-banestation.

Saltsjöbanan upphöjning
Utfallet för perioden är 9 mkr och består främst av:

- Saltsjöbanan upphöjning:
- Planeringsutgifter samt projektering av konstbyggnad och BEST-anläggning.

Vega Pendeltågsstation
Utfallet för perioden är 13 mkr och består främst av:

- Projektledning och entreprenader med bussterminalen och stationshuset.

TB Kanalisation 750 V
Utfallet för perioden är 23 mkr och består främst av:

- Färdigställd kanalisation på sträckorna Välling-Johannelund, Gullmarsplan-Globen, Hornstull-Liljeholmen, Kista-Husby. Produktion pågår på sträckorna Kärrtorp-Bagarmossen, Skärmabrink-Blåsut.
- Arbete med färdigställande av relationshandlingar och förvaltningsdata pågår för de färdigställda etapperna.

Lågfrekvent underhåll Pendeltåg X60
Utfallet för perioden är 75 mkr och består främst av:

- Utgifter för att utföra det lågfrekventa underhållet enligt E24 med den av fordonsleverantör gällande underhållsplanen.

Utbyte av hissar och rulltrappor
Utfallet för perioden är 154 miljoner och består främst av:

- Produktion:

Abrahamsberg, Alvik, Aspudden, Bergshamra. Björkhagen, Blåsut, Brommaplan, Fittja, Fridhemsplan, Fruängen, Gamla Stan, Gullmarsplan, Hornstull, Husby, Hägerstensåsen, Hässelby, gård, Hökarängen, Hötorget,

Islandstorget, Karlaplan, Kungsträdgården, Kärrtorp, Liljeholmen, Odenplan, PT Bro stn, PT Kungsängen stn, PT Skogås stn, PT Södertälje Syd stn, PT Ulriksdal stn, Ropsten, Rådhuset, Rådmansgatan, S:t Eriksplan, Sandsborg, Skogskyrkogården, Stadion, Sundbybergs Centrum, T-Centralen, Tekniska Högskolan, Vällingby, Västra skogen, Ängbyplan, Örnsberg

Utbyggnad av Älvsjö depå
Utfallet för perioden är 3 mkr och består främst av:

- Genomförda utredningar och framtagna systemhandlingar.

Förstärkning innertak Fridhemsplan
Utfallet för perioden är 28 mkr och består främst av:

- Fördjupad utredning, bland annat vad gäller trafikpåverkan samt möjligheter för ersättningstrafik. Systemhandling klar och inriktning gällande gestaltning och produktion färdig för intern genomgång.
- Bygghandlingsprojektering och upphandlingen pågår.

Anpassning trafikstyrningssystem befintlig tunnelbana
Utfallet för perioden är 4 mkr och består främst av:

- Utgifter för konsultkostnader och egen debiterad tid avseende utredningsarbete.

SL Lås
Utfallet för perioden är 60 mkr och består främst av:

- Installation av onlinelås grön linje
- Installation av onlinelås blå linje
- IT-utgifter för behörighetssystemet SEPASS
- Projektledning, projektering, kartläggning och övrig administration

Upprusning södra Götgatan (Övr. specificerade investeringar)
Utfallet för perioden är 4 mkr och består främst av:

- Utredningar och systemhandlingar, samverkansprojekt med Trafikkontoret.

Bytespunkt Gullmarsplan (Övr. specificerade investeringar)
Utfallet för perioden är 5 mkr och består främst av:

- Utgifter för konsultkostnader och egen debiterad tid avseende utredningsarbete.

Bytespunkt Barkarby (Övr. specificerade investeringar)
Utfallet för perioden är 1 mkr och består främst av:

- Utgifter för konsultkostnader och egen debiterad tid avseende utredningsarbete.

Övergång till eldriven busstrafik (Övr. specificerade investeringar)
Utfallet för perioden är 10 mkr och består främst av:

- Utgifter för konsultkostnader och egen debiterad tid avseende utredningsarbete.

Bytespunkt Nacka Centrum (Övr. specificerade investeringar)
Utfallet för perioden är 1 mkr och består främst av:

- Arbeten med planering/utredning inför genomförandebeslut 2019. Planeringsfasen är påbörjad och projektering för systemhandling har startat.

Rissne tunnelbanedepå (Övr. specificerade investeringar)
Utfallet för perioden är 3 mkr och består främst av:

- Konsultkostnader för genomförd förstudie.

Bilaga 6 – Specifikationer specialdestinerade statsbidrag, medfinansiering av investeringar och försäljningar

Tabell: Specialdestinerade statsbidrag

Bidragsgivare (Mkr)	Statsbidrag	Utfall	Budget	Budget avvik.	Bokslut fg år
Trafikverket	Avgiftsfri kollektivtrafik för ungdomar under sommarlovet	79	0	79	0
Trafikverket	Näringsbidrag för trängselbussar, 2018 sista året.	5	0	5	19
EU	EU-bidrag för ZeEus labbhybrid buss	2	0	2	0
Totalt specialdestinerade statsbidrag		**86**	**0**	**86**	**19**

Tabell: Medfinansiering av investeringar

Medfinansiär	Investeringsobjekt	Erhållet likvidmässigt under året	Resultatfört under året	Budget	Budget avvik.	Bokslut fg år
			326,7			
Naturvårdsverkets klimatinvesteringar	Roslagsbanans kapacitetsförstärkning	1,2		273	-271,8	169
Trafikverket	Roslagsbanans kapacitetsförstärkning	9,0			9,0	
Trafikverket	Handen bussterminal	50,5			50,5	15
Trafikverket	GSM skyddfilter för Tågradio	0,9			0,9	
Trafikverket	Slussen oc spår Nacka	0,0			0,0	
Trafikverket	Spårväg city	0,0		109	-109,0	
Trafikverket	Infartsparkeringar	4,0			4,0	
Trafikverket	Tvb ost	75,8			75,8	148
Trafikverket	Tvb Solna	44,3		158	-113,7	360
Trafikverket	Tvb Kista	8,0		178	-170,0	
Trafikverket	Stadsmiljöavtal*	119,4			119,4	
Nacka kommun	Upphöjning Saltsjöbanan	5,5			5,5	
Vinnova	Mobilsystem release	0,3			0,3	
Stockholm Stad	Slussen bussterminal	17,6			17,6	
Totalt medfinansiering av investeringar		**336,5**	**326,7**	**718**	**-381,5**	**692**

**varav Spårväg Ciry 24,2 mkr, ATC Saltsjöbanan 17,0 mkr, Fordonsroutrar 12,0 mkr och tvb kista 23,1.*

Av dessa inbetalningar ska 19,5 mkr vidarefaktureras till kommuner.

Tabell: Genomförda försäljningar

Försäljningsobjekt	Verksamhet	Avtal tecknas	Realisations-resultat (Mkr)	Redovisning i period
Fordringar på Assured GuarantyMuncipial Corp	AB SL Finans	2018-06-11	**337**	jun-18
Försäljning pendeltåg modell X10	AB SL Finans	2018-11-20	**1**	nov-18
Inga ytterligare försäljningar är aktuella.				

Bilaga 7 – Resultatdisposition per verksamhet

Resultatdisposition SL

SL har under 2018 erhållit budgeterat verksamhetsbidrag från landstinget om 8 986 mkr.

Årets resultat 479 mkr i SL-koncernen balanseras i ny räkning i avvaktan på landstingsfullmäktiges beslut.

Fritt eget kapital i moderbolaget uppgår till 2 346 306 425 kronor. Avsättning till bundna reserver behöver ej göras.

Till årsstämmans förfogande står följande resultatmedel:

Balanserad vinst	1 963 001 893 kr
Årets resultat	383 304 532 kr
	2 346 306 425 kr

Styrelsen och verkställande direktören föreslår att resultatmedlen disponeras så att i ny räkning balanseras 2 346 306 425 kronor.

Fritt eget kapital i koncernen uppgår till 1 803 278 000 kronor.

Resultatdisposition WÅAB

WÅAB har under 2018 erhållit budgeterat verksamhetsbidrag från landstinget om 350 mkr.

Årets resultat 4 mkr * balanseras i ny räkning i avvaktan på landstingsfullmäktiges beslut.

Fritt eget kapital uppgår till 26 175 683 kronor.

Till årsstämmans förfogande står följande vinstmedel:

Balanserad vinst	35 486 779 kr
Årets resultat*	4 018 904 kr
	39 505 683 kr

Styrelsen och verkställande direktören föreslår att resultatmedlen disponeras så att i ny räkning balanseras 39 505 683 kronor.

** Inkluderar lämnat koncernbidrag om 512 000 kr till LISAB och erhållet koncernbidrag om 14 546 782 kr från Folktandvården.*

Resultatdisposition färdtjänstverksamheten

Det ekonomiska resultatet för färdtjänstverksamheten, ett överskott om 68 mkr, balanseras enligt gällande regelverk för resultatenheter inom landstinget i ny räkning i avvaktan på överföring till koncernfinansiering.

Resultatdisposition trafikförvaltningen

Det ekonomiska resultatet för trafikförvaltningen, ett överskott om 43 mkr, balanseras enligt gällande regelverk för resultatenheter inom landstinget i ny räkning i avvaktan på överföring till koncernfinansiering.

INVESTERINGSUTFALL 2018 TRAFIKNÄMNDEN

Period 2018-12-31

Bilaga Trafikinvesteringar spec

	Årets investeringsutgifter (mkr)				Total utgift (mkr)						Kommentarer
	Bokfört 2018	Budget 2018	Avvikelse	Upparb. grad 2018 %	Ack. total utgift tom 2018-12-31	Prognostiserad total utgift	Budgeterad total utgift (2018 års inv. plan)	Budgeterad total utgift (2019 års inv.plan)	Upparbetnings-grad totalt (%)	Beräknad tidpunkt för färdigställande (år)	
1. Specificerade objekt											
1.1Strategiska investeringar											
Tunnelbana											
Program Röda linjen	106	1 222	-1 116	9%	5 195	13 142	13 111	13 142	40%	2024	
Program Spårdepåer	5	0	5	0%	881	0	876	0	0%	2018	
Plattformsbarriärer	0	5	-5	0%	0	20	20	20	0%	2027	
Pendeltåg											
Program Citybanan	4	0	4	0%	151	0	180	0	0%	2018	
Program Pendeltåg	-224	324	-547	-69%	11 613	11 639	12 064	11 639	100%	2020	
Vega Pendeltågsstation	13	46	-34	28%	56	112	110	112	50%	2019	Ingick tidig. i program pendeltåg
Pendeltåg depå ny	0	2	-2	0%	0	20	20	20	0%	2025	
Lokalbanor och spårvägar											
Program Roslagsbanans Utbyggnad	1 160	1 055	105	110%	5 531	9 071	9 072	9 071	61%	2026	
Program Tvärbana Norr Solnagrenen	68	110	-42	62%	5 437	5 529	5 581	5 529	98%	2020	
Program Spårväg City	192	169	24	114%	2 819	2 949	2 924	2 949	96%	2021	
Tvärbana Norr Kistagrenen	213	496	-283	43%	677	4 937	4 937	4 937	14%	2025	
Program Saltsjöbanan	49	0	49	0%	377	347	330	347	109%	2026	
Saltsjöbanans upphöjning	9	0	9	0%	11	246	0	246	4%	2023	
Buss											
Program bussdepåer	216	509	-293	42%	2 464	3 817	3 815	3 817	65%	2025	
Bussterminal Slussen	228	150	78	152%	616	1 891	1 891	1 891	33%	2025	
Bussterminal Slussen brukarspecifik inredning	8	0	8	0%	8	180	0	180	4%	2023	
Bussterminal Barkarby	1	5	-4	19%	3	121	121	121	3%	2024	
Åkersberga bussdepå	0	2	-2	0%	0	410	410	410	0%	2023	
Övergång till eldriven busstrafik	10	8	2	128%	14	57	15	57	25%	-	
Bussterminal Nacka Centrum	1	5	-4	24%	6	520	520	520	1%	2029	
Bytespunkt Ropsten	0	10	-10	0%	0	6	11	6	0%	2024	
Haninge bussdepå	0	1	-1	0%	0	5	1	5	0%	2024	
Frihamnen bussdepå	0	1	-1	0%	0	5	1	5	0%	2027	
Bytespunkt Gullmarsplan	5	8	-3	56%	12	301	301	301	4%	2025-2027	
Trafikslagsgemensamt											
Program Slussen	2	38	-36	6%	280	369	492	369	76%	2022	
Anpassning trafikstyrningssystem bef. Tunnelbana	4	14	-10	29%	6	229	229	229	3%	2020-2023	
Övergripande utredningar till befintligt system	0	8	-8	0%	1	160	160	160	0%	2024-2027	
SL LÅS	60	110	-50	55%	287	402	415	402	71%	2020	
Sjötrafik											
Summa strategiska investeringar	**2 131**	**4 297**	**-2 166**	**50%**	**36 447**	**56 487**	**57 606**	**56 487**	**65%**	*	
1.2 Ersättningsinvesteringar											
Tunnelbana											
Program Röda linjen	0	0	0	0%	119	119	150	119	100%	2024	
C20 - uppgradering	112	113	-1	99%	317	1 367	1 367	1 367	23%	2023	
Bytespunkt Slussen upprustning	16	0	16	0%	16	500	0	500	3%	2025	
TB Kanalisation 750 V	23	23	0	100%	154	173	173	173	89%	2019	
Utbyte av hissar och rulltrappor	154	186	-32	83%	514	1 500	1 500	1 500	34%	2024	
Förstärkning innertak Fridhemsplan	28	10	18	279%	40	248	273	248	16%	2020	
Upprustning Södra Götgatan	4	6	-2	67%	6	151	151	151	4%	2022	
Skarpnäcksgrenen	0	20	-20	1%	0	204	204	204	0%	2024	
Hässelbygrenen	0	15	-15	0%	23	1 784	1 784	1 784	1%	2026	
Rissne Tunndelbanedepå	3	0	3	0%	3	648	0	648	0%	2024	
Pendeltåg											
Program Pendeltåg	0	0	0	0%	73	73	73	73	100%	2020	
Lågfrekvent underhåll Pendeltåg X60	75	114	-39	65%	406	535	562	535	76%	2020	
Utbyggnad av Älvsjö depå	3	35	-32	9%	5	865	150	865	1%	2024	
Lokalbanor och spårvägar											
Program Roslagsbanans Utbyggnad	6	4	2	170%	581	580	579	580	100%	2026	
Program Saltsjöbanan	106	135	-29	78%	873	1 323	1 328	1 323	66%	2026	
Danviksbron	3	23	-20	13%	6	100	100	100	6%	2026	
Fordon SpvC - nya A35 fordon	2	129	-128	1%	45	192	192	192	23%	2020	
Buss											
Handen Bussterminal	52	66	-14	78%	94	185	185	185	51%	2020	
Märsta bussdepå	0	4	-4	0%	0	5	5	5	0%	2026	
Råsta bussdepå	0	4	-4	0%	0	4	4	4	0%	2025	
Trafikslagsgemensamt											
Nya Spårvägsmuseet	8	98	-90	8%	36	180	210	180	20%	2020	
Bytespunkt Brommaplan	0	10	-10	0%	0	0	182	0	0%	-	
Summa Ersättningsinvesteringar	**594**	**994**	**-400**	**60%**	**3 313**	**10 736**	**9 171**	**10 736**	**31%**	*	
Summa specificerade objekt	2 724	5 291	-2 567	51%	39 760	67 223	66 778	67 223	59%	*	
Justering avslutade/nedlagda projekt**	255	0	255	*		*	*	*	*	*	
Summa specificerade objekt	**2 979**	**5 291**	**-2 312**	**56%**	**39 760**	**67 223**	**66 778**	**67 223**	**59%**	*	
2. Ospecificerade objekt											
Strategiska investeringar	106	436	-329	24%	*	*	*	*	*	*	
Ersättningsinvesteringar *	1 012	858	155	118%	*	*	*	*	*	*	
Justering avslutade/nedlagda projekt	1	0	1	*	*	*	*	*	*	*	
Summa ospecificerade objekt	**1 120**	**1 293**	**-173**	**87%**	*	*	*	*	*	*	
Summa beslutade objekt	**4 099**	**6 584**	**-2 485**	**62%**	*	*	*	*	*	*	
Varav ersättningsinvesteringar	*1 616*	*1 996*	*-381*	*81%*							

** Trafikinformation omklassificerad till ospecad investeringar, 50 mkr budget 2018*

*** Avser återbetalning av förskott Röda linjens uppgradering*

AB SL

BOLAGSSTYRNINGSRAPPORT 2018

Innehållsförteckning

1. Styrelsens arbete 2018 3
1.1 Val av ledamöter, revisorer och arvodering 3
1.2 Styrelseledamöter och sammansättning 2018 3
1.3 Styrelsens arbete under kalenderåret 4

2. Efterlevnad av styrande direktiv 6
2.1 Efterlevnad av det fastställda kommunala ändamålet 6
2.2 Efterlevnad av de kommunala befogenheterna 7
2.3 Efterlevnad av specifika ägardirektiv 7
2.4 Efterlevnad av landstingsövergripande styrande dokument 7

3. Intern styrning och kontroll 8
3.1 Kontrollmiljö 8
3.2 Riskbedömning 9
3.3 Kontrollaktiviteter 9
3.4 Information och kommunikation....10
3.5 Uppföljning 10
3.6 Försäkran om internkontroll.... 11

4. Landstingsrevisorernas samlade bedömning 11

5. Behandling av bolagsstyrningsrapporten 11

AB Storstockholms Lokaltrafik (”Bolaget”) är ett landstingsägt bolag. Bolagsstyrningen utgår från den svenska aktiebolagslagen, kommunallagen och tillämplig speciallagstiftning samt de mål och direktiv som Stockholms läns landsting lämnat såsom budget, generella och specifika ägardirektiv. Denna rapportering från styrelsen är underlag för landstingsstyrelsens uppsikt.

Landstingsstyrelsen ska årligen särskilt pröva om bolagets verksamhet är förenlig med det kommunala ändamålet och inom befogenheter. Denna rapport utgör underlag för prövningen.

1. Styrelsens arbete 2018

1.1 Val av ledamöter, revisorer och arvodering

Nomineringsprocessen leds av landstingsstyrelsens förvaltning. Landstingsfullmäktige utser årligen styrelser efter beredning i LISAB/landstingsstyrelsens ägarutskott. Landstingsfullmäktige utser även revisorer. Val av ledamöter, ordförande och revisorer anmäls därefter i förekommande fall på bolagets årsstämma. Beslut om arvodering fattas av landstingsfullmäktige.

1.2 Styrelseledamöter och sammansättning 2018

Styrelsens sammansättning

Bolagets styrelse har under 2018 bestått av tre ledamöter. Inga arbetstagarrepresentanter eller suppleanter för arbetstagarrepresentanter är utsedda.

Den 1 januari 2018 – 31 december 2018 har styrelsen bestått av följande ledamöter:

Kristoffer Tamsons, ordförande
Sara Svanström, styrelseledamot
Talla Alkurdi, styrelseledamot
Arbetsutskott och presidier har inte utsetts.

VD och övriga befattningshavare

Verkställande direktören utses av styrelsen och leder verksamheten inom de ramar som styrelsen lagt fast. Verkställande direktören tar fram beslutsunderlag inför styrelsemöten, är föredragande samt ger väl

underbyggda förslag till beslut. Verkställande direktören leder Bolagets löpande arbete och fattar beslut i samråd med övriga befattningshavare.

Verkställande direktör under tiden 2018-01-01 - 2018-12-31 har varit Caroline Ottosson.

På styrelsesammanträdena deltar VD, stabschef, chefsjurist och sekreterare. VD är föredragande.

1.3 Styrelsens arbete under kalenderåret

Styrelsen är ansvarig inför aktieägarna för organisation och ledning av bolaget. Styrelsen skall fortlöpande kontrollera bolagets och i förekommande fall koncernens ekonomiska situation. Styrelsens ordförande skall leda styrelsens arbete och bevaka att styrelsen fullgör de uppgifter som lagen och bolagsordningen föreskriver.

Styrelsen och verkställande direktören leder och utvecklar verksamheten inom Bolaget i enlighet med den ansvarsfördelning som landstinget har slagit fast samt vad som följer av aktiebolagslagen och andra gällande lagar och förordningar, bolagsordningen, ägardirektiv, övriga beslut av bolagsstämman, uppdrag som ges av landstingsfullmäktige, via ägaren beslutade policys – särskilt ägarpolicyn –, beslut som fattas av trafiknämnden samt styrelsens arbetsordning.

Bland styrelsens huvudsakliga uppgifter ingår att bevaka Bolagets intressen, innefattande medelsförvaltning, tillse att åtagande om övertagande av avtal samt avtalsförvaltning i enlighet med Bolagets bolagsordning fullgörs samt att tillse att samarbetsavtalet med trafiknämnden fullgörs.

Styrelsens ordförande leder styrelsens arbete och svarar för att styrelsens arbete bedrivs effektivt och att styrelsen fullgör sina uppgifter.

Styrelsen fastställer årligen en arbetsordning, instruktioner till den verkställande direktören samt rapporteringsinstruktioner.

Arbetsordning och VD-instruktion

Arbetsordning, VD-instruktion samt instruktioner för rapportering av bolagets ekonomiska ställning och trafiknämndens förvaltningsuppdrag avseende AB SL fastställdes den 26 september 2017.

Utvärderingar

Styrelsen genomför en årlig utvärdering av sitt arbete samt verkställande direktörens insatser i enlighet med Stockholms läns landstings ägarpolicy. Styrelsens ordförande leder utvärderingen.

Vid styrelsesammanträdet den 30 januari 2018 utvärderades styrelsearbetet och VD:s arbete under 2017.

Intressekonflikt

Bisysslor inventeras vid anställning och under PU-samtal.
Det styrande dokumentet för att beskriva TF:s hållning till mutor och korruption presenteras i personalutbildningar.
Säkerhetsprövningar görs på personal i viktiga befattningar.
Säkerhetsprövningar innehåller frågor om oberoende utifrån olika aspekter.

Styrelsens arbete

Styrelsen sammanträder minst fyra gånger per år, vanligtvis i anslutning till trafiknämndens sammanträden. Schema över antalet styrelsesammanträden och tider fastställs årligen i särskild ordning. Härutöver skall styrelsens ordförande se till att eventuellt ytterligare styrelsesammanträden hålls när så krävs enligt aktiebolagslagens regler.

Styrelsen har under året haft nio sammanträden varav ett per capsulam. Sekreterare har varit Daniela Eriksson alternativt Martin Jägerbert. Närvarande har varit samtliga tre ledamöter utom vid sammanträdet i januari, då Susanne Lund deltog som adjungerad i st f Talla Alkurdi.

Styrelsen har behandlat följande fasta punkter
- Information från VD.
- Återrapportering av förvaltningsuppdraget.
- Övriga frågor.

VD har som representant för bolagsledningen haft möten med aukt revisor Magnus Fredmer med syfte att säkra och diskutera intern styrning och kontroll, verksamhetsstyrningen, den finansiella rapporteringen och efterlevnad av lagar och regler samt revisorernas årsrapport.

Frågor av särskild vikt

Inget har rapporterats till SLL.

Revisorer
Bolagets externrevisorer upphandlas av landstingets revisionskontor. Lekmannarevisorerna utses av landstingsfullmäktige.

Den ordinarie stämman beslutade 2016-06-22 att utse, till revisionsbyrå avseende den årliga revisionen för 2016-2019; Ernst & Young AB. Huvudansvarig revisor är Magnus Fredmer och revisorssuppleant är Mikael Sjölander. Under hösten 2018 utsågs KPMG till revisionsbyrå att sköta den årliga revisionen i bolaget från och med räkenskapsåret 2019.

Stockholms läns landstingsfullmäktige beslutade 2015-11-18, 2015-12-16, 2016-02-17 och 2017-12-05 att utse, till lekmannarevisorer för tiden fram till 2019-12-31; Turid Stenhaugen (ordförande), Lars Lundquist (vice ordförande), Jan-Erik Nyberg, Gunilla Jerlinger, Gunnar Björkman, Inga-Lill Franzén och Jan Holgersson.

Bolagsledningen har löpande kontakt med Bolagets stämmovalde revisor.

Auktoriserad revisor Magnus Fredmer deltar normalt vid minst ett styrelsesammanträde och redogör vid detta tillfälle för den löpande granskningen och bokslutsrevisionen.

2. Efterlevnad av styrande direktiv

2.1 Efterlevnad av det fastställda kommunala ändamålet

Bolagets syfte är, enligt bolagsordningen, att anordna den lokala och regionala kollektivtrafiken på land som Stockholms läns landsting ansvarar för. I detta uppdrag ingår att överta sådana avtal och egendom som trafiknämnden överlåtit till Bolaget, förvalta anläggningar, fordon och övrig egendom som upphandlats av Bolaget eller av Stockholms läns landsting för kollektivtrafiken liksom avtal om allmän trafik som upphandlats och/eller tecknats av Bolaget eller av Stockholms läns landsting och överlåtits till Bolaget för förvaltning samt att i övrigt vidta erforderliga åtgärder för att fullgöra uppdraget.

Av bolagsordningen följer att Bolaget ska bedriva sin verksamhet med iakttagande av den kommunala likställighetsprincipen samt i ekonomiskt hänseende enligt följande:

- Verksamhet som gäller förvaltning av fast och lös egendom ska bedrivas på affärsmässig grund
- Övrig verksamhet ska bedrivas med tillämpning av den kommunala självkostnadsprincipen

Under 2018 har verksamheten och Bolagets förvaltning bedrivits i enlighet med det fastställda kommunala ändamålet.

2.2 Efterlevnad av de kommunala befogenheterna

Återrapportering om bolagets verksamhet har utförts inom ramen för de kommunala befogenheterna

Under 2018 har verksamheten och Bolagets förvaltning bedrivits i enlighet med de kommunala befogenheterna.

2.3 Efterlevnad av specifika ägardirektiv

Återrapportering om bolagets verksamhet har utförts enligt de specifika ägardirektiven

Inom ramen för Bolagets ändamål såsom det uttrycks i bolagsordningen ansvarar styrelse och ledning för att följa den av landstinget fastlagda ägarpolicyn och de generella samt specifika ägardirektiven samt för att

- verksamheten bedrivs på ett effektivt och ändamålsenligt sätt så att ägarens mål med verksamheten, uttryckta i av landstingsfullmäktige fastställd budget, policys och andra styrdokument uppfylls;
- trafiknämnden bereds möjlighet att godkänna strategiska och övergripande frågor hänförliga till Bolagets verksamhet;
- överta och förvalta sådana avtal för kollektivtrafiken på land som trafiknämnden överlåter till Bolaget. Bolaget ska uppdra åt trafiknämnden att förvalta bolagets avtal och tillgångar.

De specifika ägardirektiven för verksamheten har efterlevts.

2.4 Efterlevnad av landstingsövergripande styrande dokument

Bolaget följer landstingsfullmäktiges policybeslut och övriga viktiga styrdokument.

Bolaget följer landstingsfullmäktiges policybeslut och övriga viktiga styrdokument, med undantag för informationssäkerhetspolicy för Stockholms läns landsting, LS 1112–1733, där den upprättade handlingsplanen för informationssäkerhet ännu inte antagits av styrelsen. Detta innebär att direkt rapportering till förvaltningsledningen angående status för informationssäkerhet inte har genomförts under år 2018. För ytterligare information hänvisas till Trafikförvaltningens Verksamhetsplan.

3. Intern styrning och kontroll

En god intern styrning och kontroll säkerställer att verksamheten utförs på ett sådant sätt att målen uppnås genom:

- Effektiv och ändamålsenlig verksamhetsstyrning
- Tillförlitlig och rättvisande finansiell rapportering
- Efterlevnad av tillämpliga lagar och regler.

Bolaget följer landstingets policy för internkontroll, LS 1303-0431. Inom landstinget tillämpas COSO-ramverket. COSO beskriver fem komponenter som är förutsättningar för en god intern styrning och kontroll:

- Kontrollmiljö
- Riskbedömning
- Kontrollaktiviteter
- Information och kommunikation
- Uppföljning

3.1 Kontrollmiljö

I styrelsens arbetsordning och instruktioner för verkställande direktören säkerställs en tydlig roll- och ansvarsfördelning till gagn för en effektiv hantering av verksamhetens risker.

Styrelsen har fastställt ett antal grundläggande riktlinjer av betydelse för arbetet med intern styrning och kontroll, bland annat markerar styrelsen vikten av att det finns tydliga och dokumenterade instruktioner och riktlinjer.

Bolagsledningen rapporterar regelbundet till styrelsen utifrån fastställda rutiner.

Bolagsledningen ansvarar för det system för intern styrning och kontroll som krävs för att hantera väsentliga risker i den löpande verksamheten. Här ingår bland annat riktlinjer för olika befattningshavare för att de skall förstå och inse betydelsen av sina respektive roller för upprätthållandet av god intern styrning och kontroll.

3.2 Riskbedömning

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

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

Trafikförvaltningen har genomfört en riskanalys i anslutning till arbetet med verksamhetsplanen för 2018. Sådan riskanalys har legat till grund för uppdatering av internkontrollplanen för 2018. Till Årsrapport 2018 har internkontrollplanen för 2018 bilagts. Motsvarande riskanalys och framtagande av internkontrollplan har för 2019 ägt rum under hösten 2018. Denna presenteras i trafikförvaltningens internkontrollplan för 2019.

3.3 Kontrollaktiviteter

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

Kontrollaktiviteter utformas inom Bolaget med syfte att se till att kontrollmål uppfylls och att riskhanteringsåtgärder införs i verksamheten. De väsentligaste riskerna inklusive väsentliga redovisningsprinciper som identifierats under riskbedömningen hanteras via lämpliga kontrollaktiviteter.

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

3.4 Information och kommunikation

Bolagets informations- och kommunikationsvägar avseende intern styrning och kontroll är upplagda så att arbetsordning, planer, strategier, riktlinjer samt instruktioner för olika befattningshavare läggs ut framförallt på trafikförvaltningens intranät så att det når rätt personer i verksamheten. Kunskap om dessa dokument och uppgifter om var aktuella versioner kan erhållas är etablerad i organisationen. Informationssäkerhet avseende sådana delar av intranätet och andra platser där riktlinjer och instruktioner av olika slag är publicerade följs av en särskilt sektion inom trafikförvaltningen.

3.5 Uppföljning

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

Trafikförvaltningen har sedan det andra tertialet 2018 även redovisat internkontrollplanen i systemlösningen Stödet (Stratsys). Under 2019 ska regionstyrelsen fastställa riktlinjer för internkontroll inom Region Stockholm och trafikförvaltningen kommer att uppdatera styrande dokument avseende riskhantering och internkontrollplan.

Avdelningarnas uppföljning av internkontrollplanen 2018 är bilagd till trafiknämndens Årsrapport 2018.

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

Bolagets externa revisorer och trafikförvaltningens internrevision har i revisionsrapporter identifierat brister i intern styrning och kontroll. Verksamheten har med några undantag valt att åtgärda bristerna. Undantagen är för de interna revisionerna dokumenterade i så kallade riskacceptanser, och beskrivs för de externa revisionerna i revisionsberättelsen.

3.6 Försäkran om internkontroll

Styrelsen ska försäkra sig om att intern kontroll är tillräcklig och att planen för intern styrning och kontroll genomförs. Brister i intern kontroll ska omedelbart rapporteras till styrelsen. Styrelsen ska säkerställa att bolagschefen vidtar åtgärder som hanterar bristerna och säkerställer att intern kontroll är tillräcklig. Vid misstanke om brott ska styrelsen utan oskäligt dröjsmål vidta åtgärder och informera landstingets ledning och landstingsrevisorerna.

Styrelsen har försäkrat sig om att man genom verkställande direktören vidtagit nödvändiga åtgärder för att uppnå en tillräcklig intern kontroll inom bolaget, i enlighet med Policy för Internkontroll LS 1303–0431.

Verkställande direktören har inhämtat bekräftelse från samtliga linjeansvariga chefer angående försäkran att nödvändiga åtgärder vidtagits för att uppnå tillräcklig intern kontroll inom SL-koncernen.

4. Landstingsrevisorernas samlade bedömning

Landstingsrevisorernas samlade bedömning avges i årsrapporten för 2018. Denna väntas avges i maj 2019.

5. Behandling av bolagsstyrningsrapporten

Föreliggande bolagsstyrningsrapport för år 2018 är styrelsebehandlad per den _____/_____ 2019 kommer att tillställas bolagets årsstämma för beslut.

Stockholm den _____/_____ 2019

INVESTERINGSUTFALL 2018 TRAFIKNÄMNDEN

Bilaga Trafikinvesteringar ospec

Investeringar >50 mkr <100 mkr

Period **2018-12-31**

Ospecificerade investeringar >50 mkr<100 mkr	Årets investeringsutgifter (mkr) Bokfört 2018	Budget 2018	Avvikelse	Upparb grad 2018 %	Total utgift (mkr) Ack. total utgift 2018-12-31	Budgeterad total utgift (2018 års inv plan)	Beslut	Upparb. grad totalt
Ombyggnad av Märsta busstvätthall	0,4	0,0	0,4	0%	0,6	0,2	91,3	303%
Anvisning Södertälje PT-depå	0,3	0,0	0,3	0%	86,9	86,6	87,8	100%
Ombyggnad av Norrtälje busstvätthall	1,9	5,6	-3,6	35%	2,3	67,8	87,3	3%
Byte kontakledningsanläggning i Älvsjödepån	0,4	0,0	0,4	0%	80,0	80,1	80,1	100%
SpvC A36 fordon 2 st	0,5	4,0	-3,5	12%	17,3	80,0	80,0	22%
Ombyggnad av Botkyrka busstvätthall	8,0	8,1	0,0	99%	8,4	58,6	77,3	14%
Kabel (läckkabel) för radiosdistribution i spårtunnlar	7,8	23,5	-15,6	33%	10,5	75,0	75,0	14%
TB-Permanent luftkonditionering i C20 hytter	0,0	30,0	-30,0	0%	0,0	67,7	67,7	0%
Maskinell validering av mobila biljetter	40,5	39,0	1,5	104%	55,3	60,0	60,0	92%
Nytt fartyg (0550)	22,4	26,3	-3,9	85%	52,5	57,5	60,0	91%
Kontaktlös betalning	4,4	0,0	4,4	0%	4,4	0,0	57,0	0%
Fullskaletest barriärer	4,3	19,0	-14,7	23%	12,4	56,3	55,2	22%
Solöga och Vindöga	0,1	0,0	0,1	0%	0,1	0,0	54,5	0%
TG TMSL Kameraprojekt fas 3	0,0	0,5	-0,5	4%	50,1	49,8	50,2	101%
Totalt	**91**	**156**	**-65**	**58%**	**381**	**740**	**983**	**51%**

WÅAB

BOLAGSSTYRNINGSRAPPORT 2018

Innehållsförteckning

1. Styrelsens arbete 2018 3
1.1 Val av ledamöter, revisorer och arvodering 3
1.2 Styrelseledamöter och sammansättning 2018 3
1.3 Styrelsens arbete under kalenderåret 4

2. Efterlevnad av styrande direktiv 6
2.1 Efterlevnad av det fastställda kommunala ändamålet 6
2.2 Efterlevnad av de kommunala befogenheterna 7
2.3 Efterlevnad av specifika ägardirektiv 7
2.4 Efterlevnad av landstingsövergripande styrande dokument 7

3. Intern styrning och kontroll 8
3.1 Kontrollmiljö 8
3.2 Riskbedömning 9
3.3 Kontrollaktiviteter 9
3.4 Information och kommunikation....10
3.5 Uppföljning 10
3.6 Försäkran om internkontroll.... 11

4. Landstingsrevisorernas samlade bedömning 11

5. Behandling av bolagsstyrningsrapporten 11

Waxholmsbolaget (”Bolaget”) är ett landstingsägt bolag. Bolagsstyrningen utgår från den svenska aktiebolagslagen, kommunallagen och tillämplig speciallagstiftning samt de mål och direktiv som Stockholms läns landsting lämnat såsom budget, generella och specifika ägardirektiv. Denna rapportering från styrelsen är underlag för landstingsstyrelsens uppsikt.

Landstingsstyrelsen ska årligen särskilt pröva om bolagets verksamhet är förenlig med det kommunala ändamålet och inom befogenheter. Denna rapport utgör underlag för prövningen.

1. Styrelsens arbete 2018

1.1 Val av ledamöter, revisorer och arvodering

Nomineringsprocessen leds av landstingsstyrelsens förvaltning. Landstingsfullmäktige utser årligen styrelser efter beredning i LISAB/landstingsstyrelsens ägarutskott. Landstingsfullmäktige utser även revisorer. Val av ledamöter, ordförande och revisorer anmäls därefter i förekommande fall på bolagets årsstämma. Beslut om arvodering fattas av landstingsfullmäktige.

1.2 Styrelseledamöter och sammansättning 2018

Styrelsens sammansättning

Bolagets styrelse har under 2018 bestått av tre ledamöter. Inga arbetstagarrepresentanter eller suppleanter för arbetstagarrepresentanter är utsedda.

Den 1 januari 2018 – 31 december 2018 har styrelsen bestått av följande ledamöter:

Kristoffer Tamsons, ordförande
Sara Svanström, styrelseledamot
Talla Alkurdi, styrelseledamot
Arbetsutskott och presidier har inte utsetts.

VD och övriga befattningshavare

Verkställande direktören utses av styrelsen och leder verksamheten inom de ramar som styrelsen lagt fast. Verkställande direktören tar fram beslutsunderlag inför styrelsemöten, är föredragande samt ger väl

underbyggda förslag till beslut. Verkställande direktören leder Bolagets löpande arbete och fattar beslut i samråd med övriga befattningshavare.

Verkställande direktör under tiden 2018-01-01 - 2018-12-31 har varit Caroline Ottosson.

På styrelsesammanträdena deltar VD, stabschef, chefsjurist och sekreterare. VD är föredragande.

1.3 Styrelsens arbete under kalenderåret

Styrelsen är ansvarig inför aktieägarna för organisation och ledning av bolaget. Styrelsen skall fortlöpande kontrollera bolagets och i förekommande fall koncernens ekonomiska situation. Styrelsens ordförande skall leda styrelsens arbete och bevaka att styrelsen fullgör de uppgifter som lagen och bolagsordningen föreskriver.

Styrelsen och verkställande direktören leder och utvecklar verksamheten inom Bolaget i enlighet med den ansvarsfördelning som landstinget har slagit fast samt vad som följer av aktiebolagslagen och andra gällande lagar och förordningar, bolagsordningen, ägardirektiv, övriga beslut av bolagsstämman, uppdrag som ges av landstingsfullmäktige, via ägaren beslutade policys – särskilt ägarpolicyn –, beslut som fattas av trafiknämnden samt styrelsens arbetsordning.

Bland styrelsens huvudsakliga uppgifter ingår att bevaka Bolagets intressen, innefattande medelsförvaltning, tillse att åtagande om övertagande av avtal samt avtalsförvaltning i enlighet med Bolagets bolagsordning fullgörs samt att tillse att samarbetsavtalet med trafiknämnden fullgörs.

Styrelsens ordförande leder styrelsens arbete och svarar för att styrelsens arbete bedrivs effektivt och att styrelsen fullgör sina uppgifter.

Styrelsen fastställer årligen en arbetsordning, instruktioner till den verkställande direktören samt rapporteringsinstruktioner.

Arbetsordning och VD-instruktion

Arbetsordning, VD-instruktion samt instruktioner för rapportering av bolagets ekonomiska ställning och trafiknämndens förvaltningsuppdrag avseende WÅAB fastställdes den 26 september 2017.

Utvärderingar

Styrelsen genomför en årlig utvärdering av sitt arbete samt verkställande direktörens insatser i enlighet med Stockholms läns landstings ägarpolicy. Styrelsens ordförande leder utvärderingen.

Vid styrelsesammanträdet den 30 januari 2018 utvärderades styrelsearbetet och VD:s arbete under 2017.

Intressekonflikt

Bisysslor inventeras vid anställning och under PU-samtal.
Det styrande dokumentet för att beskriva TF:s hållning till mutor och korruption presenteras i personalutbildningar.
Säkerhetsprövningar görs på personal i viktiga befattningar.
Säkerhetsprövningar innehåller frågor om oberoende utifrån olika aspekter.

Styrelsens arbete

Styrelsen sammanträder minst fyra gånger per år, vanligtvis i anslutning till trafiknämndens sammanträden. Schema över antalet styrelsesammanträden och tider fastställs årligen i särskild ordning. Härutöver skall styrelsens ordförande se till att eventuellt ytterligare styrelsesammanträden hålls när så krävs enligt aktiebolagslagens regler.

Styrelsen har under året haft nio sammanträden varav ett per capsulam. Sekreterare har varit Daniela Eriksson alternativt Martin Jägerbert. Närvarande har varit samtliga tre ledamöter utom vid sammanträdet i januari, då Susanne Lund deltog som adjungerad i st f Talla Alkurdi.

Styrelsen har behandlat följande fasta punkter
- Information från VD.
- Återrapportering av förvaltningsuppdraget.
- Övriga frågor.

VD har som representant för bolagsledningen haft möten med aukt revisor Magnus Fredmer med syfte att säkra och diskutera intern styrning och kontroll, verksamhetsstyrningen, den finansiella rapporteringen och efterlevnad av lagar och regler samt revisorernas årsrapport.

Frågor av särskild vikt

Inget har rapporterats till SLL.

Revisorer
Bolagets externrevisorer upphandlas av landstingets revisionskontor. Lekmannarevisorerna utses av landstingsfullmäktige.

Den ordinarie stämman beslutade 2016-06-22 att utse, till revisionsbyrå avseende den årliga revisionen för 2016-2019; Ernst & Young AB. Huvudansvarig revisor är Magnus Fredmer och revisorssuppleant är Mikael Sjölander. Under hösten 2018 utsågs KPMG till revisionsbyrå att sköta den årliga revisionen i bolaget från och med räkenskapsåret 2019.

Stockholms läns landstingsfullmäktige beslutade 2015-11-18, 2015-12-16, 2016-02-17 och 2017-12-05 att utse, till lekmannarevisorer för tiden fram till 2019-12-31; Turid Stenhaugen (ordförande), Lars Lundquist (vice ordförande), Jan-Erik Nyberg, Gunilla Jerlinger, Gunnar Björkman, Inga-Lill Franzén och Jan Holgersson.

Bolagsledningen har löpande kontakt med Bolagets stämmovalde revisor.

Auktoriserad revisor Magnus Fredmer deltar normalt vid minst ett styrelsesammanträde och redogör vid detta tillfälle för den löpande granskningen och bokslutsrevisionen.

2. Efterlevnad av styrande direktiv

2.1 Efterlevnad av det fastställda kommunala ändamålet

Bolagets syfte är, enligt bolagsordningen, att anordna den lokala och regionala kollektivtrafiken till sjöss som Stockholms läns landsting ansvarar för. I detta uppdrag ingår att överta sådana avtal och egendom som trafiknämnden överlåtit till Bolaget, förvalta anläggningar, fartyg och övrig egendom som upphandlats av Bolaget eller av Stockholms läns landsting för kollektivtrafiken liksom avtal om allmän trafik som upphandlats och/eller tecknats av Bolaget eller av Stockholms läns landsting och överlåtits till Bolaget för förvaltning samt att i övrigt vidta erforderliga åtgärder för att fullgöra uppdraget.

Av bolagsordningen följer att Bolaget ska bedriva sin verksamhet med iakttagande av den kommunala likställighetsprincipen samt i ekonomiskt hänseende enligt följande:

- Verksamhet som gäller förvaltning av fast och lös egendom ska bedrivas på affärsmässig grund
- Övrig verksamhet ska bedrivas med tillämpning av den kommunala självkostnadsprincipen

Under 2018 har verksamheten och Bolagets förvaltning bedrivits i enlighet med det fastställda kommunala ändamålet.

2.2 Efterlevnad av de kommunala befogenheterna

Återrapportering om bolagets verksamhet har utförts inom ramen för de kommunala befogenheterna

Under 2018 har verksamheten och Bolagets förvaltning bedrivits i enlighet med de kommunala befogenheterna.

2.3 Efterlevnad av specifika ägardirektiv

Återrapportering om bolagets verksamhet har utförts enligt de specifika ägardirektiven

Inom ramen för Bolagets ändamål såsom det uttrycks i bolagsordningen ansvarar styrelse och ledning för att följa den av landstinget fastlagda ägarpolicyn och de generella samt specifika ägardirektiven samt för att

- verksamheten bedrivs på ett effektivt och ändamålsenligt sätt så att ägarens mål med verksamheten, uttryckta i av landstingsfullmäktige fastställd budget, policys och andra styrdokument uppfylls;
- trafiknämnden bereds möjlighet att godkänna strategiska och övergripande frågor hänförliga till Bolagets verksamhet;
- överta och förvalta sådana avtal för kollektivtrafiken till sjöss som trafiknämnden överlåter till Bolaget. Bolaget ska uppdra åt trafiknämnden att förvalta bolagets avtal och tillgångar.

De specifika ägardirektiven för verksamheten har efterlevts.

2.4 Efterlevnad av landstingsövergripande styrande dokument

Bolaget följer landstingsfullmäktiges policybeslut och övriga viktiga styrdokument.

Bolaget följer landstingsfullmäktiges policybeslut och övriga viktiga styrdokument, med undantag för informationssäkerhetspolicy för Stockholms läns landsting, LS 1112–1733, där den upprättade handlingsplanen för informationssäkerhet ännu inte antagits av styrelsen. Detta innebär att direkt rapportering till förvaltningsledningen angående status för informationssäkerhet inte har genomförts under år 2018. För ytterligare information hänvisas till Trafikförvaltningens Verksamhetsplan.

3. Intern styrning och kontroll

En god intern styrning och kontroll säkerställer att verksamheten utförs på ett sådant sätt att målen uppnås genom:

- Effektiv och ändamålsenlig verksamhetsstyrning
- Tillförlitlig och rättvisande finansiell rapportering
- Efterlevnad av tillämpliga lagar och regler.

Bolaget följer landstingets policy för internkontroll, LS 1303-0431. Inom landstinget tillämpas COSO-ramverket. COSO beskriver fem komponenter som är förutsättningar för en god intern styrning och kontroll:

- Kontrollmiljö
- Riskbedömning
- Kontrollaktiviteter
- Information och kommunikation
- Uppföljning

3.1 Kontrollmiljö

I styrelsens arbetsordning och instruktioner för verkställande direktören säkerställs en tydlig roll- och ansvarsfördelning till gagn för en effektiv hantering av verksamhetens risker.

Styrelsen har fastställt ett antal grundläggande riktlinjer av betydelse för arbetet med intern styrning och kontroll, bland annat markerar styrelsen vikten av att det finns tydliga och dokumenterade instruktioner och riktlinjer.

Bolagsledningen rapporterar regelbundet till styrelsen utifrån fastställda rutiner.

Bolagsledningen ansvarar för det system för intern styrning och kontroll som krävs för att hantera väsentliga risker i den löpande verksamheten. Här ingår bland annat riktlinjer för olika befattningshavare för att de skall förstå och inse betydelsen av sina respektive roller för upprätthållandet av god intern styrning och kontroll.

3.2 Riskbedömning

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

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

Trafikförvaltningen har genomfört en riskanalys i anslutning till arbetet med verksamhetsplanen för 2018. Sådan riskanalys har legat till grund för uppdatering av internkontrollplanen för 2018. Till Årsrapport 2018 har internkontrollplanen för 2018 bilagts. Motsvarande riskanalys och framtagande av internkontrollplan har för 2019 ägt rum under hösten 2018. Denna presenteras i trafikförvaltningens internkontrollplan för 2019.

3.3 Kontrollaktiviteter

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

Kontrollaktiviteter utformas inom Bolaget med syfte att se till att kontrollmål uppfylls och att riskhanteringsåtgärder införs i verksamheten. De väsentligaste riskerna inklusive väsentliga redovisningsprinciper som identifierats under riskbedömningen hanteras via lämpliga kontrollaktiviteter.

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

3.4 Information och kommunikation

Bolagets informations- och kommunikationsvägar avseende intern styrning och kontroll är upplagda så att arbetsordning, planer, strategier, riktlinjer samt instruktioner för olika befattningshavare läggs ut framförallt på trafikförvaltningens intranät så att det når rätt personer i verksamheten. Kunskap om dessa dokument och uppgifter om var aktuella versioner kan erhållas är etablerad i organisationen. Informationssäkerhet avseende sådana delar av intranätet och andra platser där riktlinjer och instruktioner av olika slag är publicerade följs av en särskilt sektion inom trafikförvaltningen.

3.5 Uppföljning

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

Trafikförvaltningen har sedan det andra tertialet 2018 även redovisat internkontrollplanen i systemlösningen Stödet (Stratsys). Under 2019 ska regionstyrelsen fastställa riktlinjer för internkontroll inom Region Stockholm och trafikförvaltningen kommer att uppdatera styrande dokument avseende riskhantering och internkontrollplan.

Avdelningarnas uppföljning av internkontrollplanen 2018 är bilagd till trafiknämndens Årsrapport 2018.

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

Bolagets externa revisorer och trafikförvaltningens internrevision har i revisionsrapporter identifierat brister i intern styrning och kontroll. Verksamheten har med några undantag valt att åtgärda bristerna. Undantagen är för de interna revisionerna dokumenterade i så kallade riskacceptanser, och beskrivs för de externa revisionerna i revisionsberättelsen.

3.6 Försäkran om internkontroll

Styrelsen ska försäkra sig om att intern kontroll är tillräcklig och att planen för intern styrning och kontroll genomförs. Brister i intern kontroll ska omedelbart rapporteras till styrelsen. Styrelsen ska säkerställa att bolagschefen vidtar åtgärder som hanterar bristerna och säkerställer att intern kontroll är tillräcklig. Vid misstanke om brott ska styrelsen utan oskäligt dröjsmål vidta åtgärder och informera landstingets ledning och landstingsrevisorerna.

Styrelsen har försäkrat sig om att man genom verkställande direktören vidtagit nödvändiga åtgärder för att uppnå en tillräcklig intern kontroll inom bolaget, i enlighet med Policy för Internkontroll LS 1303–0431.

Verkställande direktören har inhämtat bekräftelse från samtliga linjeansvariga chefer angående försäkran att nödvändiga åtgärder vidtagits för att uppnå tillräcklig intern kontroll inom Waxholmsbolaget.

4. Landstingsrevisorernas samlade bedömning

Landstingsrevisorernas samlade bedömning avges i årsrapporten för 2018. Denna väntas avges i maj 2019.

5. Behandling av bolagsstyrningsrapporten

Föreliggande bolagsstyrningsrapport för år 2018 är styrelsebehandlad per den _____/_____ 2019 kommer att tillställas bolagets årsstämma för beslut.

Stockholm den _____/_____ 2019

Region Stockholm

STYRNINGSRAPPORT

Diarienummer
TN 2018-0015

Trafikförvaltningen

STYRNINGSRAPPORT 2018

Region Stockholm

Innehållsförteckning

1. Efterlevnad av styrande direktiv 3
1.1 Efterlevnad av fastställt reglemente 3
1.2 Efterlevnad av landstingsövergripande styrande dokument 3

2. Intern styrning och kontroll 4
2.1 Kontrollmiljö 4
2.2 Riskbedömning 5
2.3 Kontrollaktiviteter 5
2.4 Information och kommunikation 6
2.5 Uppföljning 6
2.6 Försäkran om intern kontroll 7

3. Landstingsrevisorernas samlade bedömning 7

4. Behandling av styrningsrapporten 7

Styrningen av trafiknämnden och dess förvaltning utgår från kommunallagen, gällande lagar för den specifika verksamheten som bedrivs samt de direktiv som Stockholms läns landsting lämnat, exempelvis reglemente och policyer.

1. Efterlevnad av styrande direktiv

1.1 Efterlevnad av fastställt reglemente

Trafiknämnden fullgör landstingets uppgifter som regional kollektivtrafikmyndighet enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik och ansvarar för kollektivtrafiken på land, till sjöss samt för särskilt anordnade transporter *(färdtjänst)*.

Trafiknämnden har ansvaret för strategiska och övergripande frågor hänförliga till den regionala kollektivtrafiken och uppföljningen av verksamheten. Trafiknämnden ansvarar för landstingets trafikplanering och för att förslag till regionala trafikförsörjningsprogram utarbetas. Trafiknämnden ska säkerställa samverkan med närliggande kommuner och landsting, angränsande läns regionala kollektivtrafikmyndigheter och med övriga berörda myndigheter, organisationer, kollektivtrafikföretag samt företrädare för näringsliv och resenärer för att uppnå väl fungerande trafiklösningar i regionen.

Det åligger trafiknämnden att besluta om allmän trafikplikt, att upphandla varor, tjänster och entreprenader, att ingå avtal om allmän trafik samt ingå övriga avtal vad avser kollektivtrafik på land, till sjöss och för särskilt anordnande transporter (färdtjänst). Avtal hänförliga till kollektivtrafiken på land överlåts efter ingående till AB Storstockholms Lokaltrafik. Avtal hänförliga till kollektivtrafiken till sjöss överlåts efter ingående till Waxholms Ångfartygs AB. Trafiknämnden har i uppdrag att sköta förvaltningen av AB Storstockholms Lokaltrafiks och Waxholms Ångfartygs AB:s avtal och tillgångar och därvid företräda bolagen i frågor hänförliga till sådan förvaltning.

Trafiknämndens verksamhet har under 2018 bedrivits i enlighet med fastställt reglemente.

1.2 Efterlevnad av landstingsövergripande styrande dokument

Förvaltningen har efterlevt de policyer och regelverk som fullmäktige eller annat centralt organ beslutat om. I de fall avsteg görs från

styrdokument beslutas det i särskild ordning i enlighet med det aktuellt styrdokument föreskriver.

Trafikförvaltningen följer landstingsfullmäktiges policybeslut och övriga viktiga styrdokument, med undantag för informationssäkerhetspolicy för Stockholms läns landsting, LS 1112–1733, där den upprättade handlingsplanen för informationssäkerhet ännu inte antagits av nämnden. Detta innebär att direkt rapportering till förvaltningsledningen angående status för informationssäkerhet inte har genomförts under år 2018. För ytterligare information hänvisas till Trafikförvaltningens Verksamhetsplan.

2. Intern styrning och kontroll

En god intern styrning och kontroll säkerställer att verksamheten utförs på ett sådant sätt att målen uppnås genom:

- Effektiv och ändamålsenlig verksamhetsstyrning
- Tillförlitlig och rättvisande finansiell rapportering
- Efterlevnad av tillämpliga lagar och regler.

Trafikförvaltningen följer landstingets policy för internkontroll, LS 1303-0431. Inom landstinget tillämpas COSO-ramverket. COSO beskriver fem komponenter som är förutsättningar för en god intern styrning och kontroll:

- Kontrollmiljö
- Riskbedömning
- Kontrollaktiviteter
- Information och kommunikation
- Uppföljning

2.1 Kontrollmiljö

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

Förvaltningens ledning har etablerat styrande dokument och instruktioner till förvaltningen och kommunicerar en sådan kultur och etiska värderingar som lägger grunden för att förvaltningens verksamhet

ska prestera de leveranser trafiknämnden och landstingsfullmäktige beslutat om.

Förvaltningen ansvarar för det system av intern styrning och kontroll som krävs för att hantera väsentliga risker i den löpande verksamheten. Här ingår bland annat arbetsordning, planer, strategier, riktlinjer samt instruktioner för olika befattningshavare för att de skall förstå och inse betydelsen av sina respektive roller.

2.2 Riskbedömning

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

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

Trafikförvaltningen har genomfört riskanalyser i anslutning till arbetet med verksamhetsplanen för 2018. Sådan riskanalys har legat till grund för uppdatering av internkontrollplanen för 2018. Till Årsrapport 2018 har internkontrollplanen för 2018 bilagts. Motsvarande riskanalys och framtagande av internkontrollplan har för 2019 ägt rum under hösten 2018. Denna presenteras i trafikförvaltningens internkontrollplan för 2019.

2.3 Kontrollaktiviteter

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

Trafikförvaltningen arbetar i enlighet med ”Policy för internkontroll för Stockholms läns landsting och bolag” från 2013. Enligt trafikförvaltningens rutin för framtagande av interkontrollplan för ett visst verksamhetsår görs riskanalyser både på avdelningsnivå i verksamheten och av trafikförvaltningens ledningsgrupp avseende övergripande styrningsfrågor

och med syftet att redovisa ledningens risktolerans. Arbetet utförs enligt samma tidplan som för verksamhetens budgetarbete.

2.4 Information och kommunikation

Trafikförvaltningens informations- och kommunikationsvägar avseende intern styrning och kontroll är upplagda så att arbetsordning, planer, strategier, riktlinjer samt instruktioner för olika befattningshavare läggs ut framförallt på förvaltningens intranät så att det når rätt befattningshavare i verksamheten. Kunskap om dessa dokument och uppgifter om var någonstans aktuella versioner kan erhållas är etablerad i organisationen.
Informationssäkerhet avseende sådana delar av intranätet och andra platser där riktlinjer och instruktioner av olika slag är publicerade följs av en särskild sektion inom förvaltningen.

2.5 Uppföljning

Förvaltningsledningen följer kontinuerligt upp revisionsrekommendationer och kontrollåtgärder enligt internkontrollplanen. Verksamheten, inklusive pågående program/projekt, följs regelbundet upp av förvaltningschefen i den så kallade ledningsrapporteringen.

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

Trafikförvaltningen har sedan det andra tertialet 2018 även redovisat internkontrollplanen i systemlösningen Stödet (Stratsys). Under 2019 ska regionstyrelsen fastställa riktlinjer för internkontroll inom Region Stockholm och trafikförvaltningen kommer att uppdatera styrande dokument avseende riskhantering och internkontrollplan.

Avdelningarnas uppföljning av internkontrollplanen 2018 är bilagd till trafiknämndens Årsrapport 2018.

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

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

2.6 Försäkran om intern kontroll

Nämnden ska försäkra sig om att intern kontroll är tillräcklig och att planen för intern kontroll genomförs. Brister i intern kontroll ska omedelbart rapporteras till nämnden. Nämnden ska säkerställa att förvaltningschefen vidtar åtgärder som hanterar bristerna och säkerställer att intern kontroll är tillräcklig. Vid misstanke om brott ska nämnden utan oskäligt dröjsmål vidta åtgärder och informera landstingets ledning och landstingsrevisorerna.

Nämnden har försäkrat sig om att man genom förvaltningschefen vidtagit nödvändiga åtgärder för att uppnå en tillräcklig internkontroll inom verksamheten, i enlighet med Policy för Internkontroll LS 1303–0431.

Förvaltningschefen har inhämtat bekräftelse från samtliga linjeansvariga chefer angående försäkran att nödvändiga åtgärder vidtagits för att uppnå tillräcklig intern kontroll inom trafikförvaltningen inklusive färdtjänstverksamheten, SL-koncernen och Waxholmsbolaget.

3. Landstingsrevisorernas samlade bedömning

Landstingsrevisorernas samlade bedömning avges i årsrapporten för 2018. Denna väntas avges i maj 2019.

4. Behandling av styrningsrapporten

Denna styrningsrapport ingår som en bilaga till årsrapporten 2018 och har behandlats av nämnden den _____/_____ 2019.

Export från Hypergene Anmodan från LSF

Ursprung: Att-sats **Rapportperiod:** 2018-12-31

Mål	Titel	Ursprung	Status	Kommentar	Tid signal	Tid kommentar	Ekonomi - signal	Ekonomi - kommentar	Kvalitet - signal	Kvalitet - kommentar	Handlingsplan	Effekter av handlingsplan
Hållbar verksamhet	LS TF 10/18 Att-sats (Anmodan): Intensifiera arbetet med informations- och IT-säkerhet	LS anmodan 2018	Färdig	Uppdrag avslutat, arbetet har intensifierats med hjälp av en informationssäkhetsfunktion inom sektionen säkerhet. Parallellt med detta har dialogen med landstingens centrala informationssäkhetsfunktion intensifierats.	Grönt - Löper enligt plan		Grönt - Löper enligt plan		Grönt - Löper enligt plan			
Hållbar verksamhet	VE TF 12/18 att-sats (Anmodan): Säkerställa att de nödvändiga interna kontrollerna är på plats för ett effektivt och ändamålsenligt nyttjande av externt verksamhetsstöd (Konsulter)	LS anmodan 2018	Påbörjad	För att uppnå ett affärsmässigt och effektivt användande av konsulter har Trafikförvaltningen tagit fram en Handbok för konsultanvändning. Syftet med handboken är att vägleda organisationen i tillvägagångssättet vid användande och anskaffning av konsulter, för att säkra levererans av rätt kvalitet och till lägsta möjliga kostnad, och för uppföljning och styrning av konsulter. Handboken beskriver vilka rutiner och regler som gäller vid konsultanvändning. Vad som kvarstår är att säkerställa att hela organisationen efterlever handboken. Under 2016 infördes dagrapporteringskrav/TF:s timdagboksmall (minimikrav) för konsultfakturor inom TA och tidagare PU projektsektion. Måndasvis görs ett slummässigt urval på ZC faktor för att följa upp att timdagbok bilägs konsultfakturan och att konteringen är korrekt. Det har inte varit några avvikelser sen juni, se bif. dokument. Uppföljning av konsulter (antal och kostnad) är en del i den uppföljning och rapportering som görs varje månad och stort fokus läggs från ledningens sida att följa konsultanvändningen.	Gult - Avviker		Gult - Avviker		Gult - Avviker	TF bedömer att vi delvis har god internkontroll på plats för ett effektivt och ändamålsenligt nyttjande av externt verksamhetsstöd/konsulter med det finns områden som kan förstärkas ytterligare.	TF bedömer att vi delvis har fullgod kontroll inom hanteringen av för ett effektivt och ändamålsenligt nyttjande av externt verksamhetsstöd/konsulter. TF anser dock att den interna kontrollen för hantering av externt verksamhetsstöd/kontroller kan och bör stärkas ytterligare varför TF påbörjat en rekrytering av roll med fokus på att stärka upp den interna kontrollen primärt inom IP.	Att stärka sektion Internkontroll med ytterligare en roll fokuserad på IP kommer innebära en förbättrad internkontroll vid hantering av externt verksamhetsstöd/konsulter.
Hållbar verksamhet	VE TF 13/18 att-sats (Anmodan): Samtliga nämnder och bolag anmodas att säkerställa att de nödvändiga interna kontrollerna är på plast för ett effektivt och ändamålsenligt nyttjande av konsulter.	LS anmodan 2018	Påbörjad	För att uppnå ett affärsmässigt och effektivt användande av konsulter har Trafikförvaltningen tagit fram en Handbok för konsultanvändning. Syftet med handboken är att vägleda organisationen i tillvägagångssättet vid användande och anskaffning av konsulter, för att säkra levererans av rätt kvalitet och till lägsta möjliga kostnad, och för uppföljning och styrning av konsulter. Genom användandet av handboken förväntas Trafikförvaltningen säkerställa: ”Att beställarna har fullgod kunskap om vilka rutiner och regler som gäller vid konsultanskaffning. En tydlig ledning, styrning och uppföljning av konsultuppdrag. Ett tydligt beställaransvar vid konsultanvändning. Ett affärsmässigt perspektiv vid konsultanvändning. Ett professionellt förhållningssätt mot leverantörer och konsulter. Ett minskat konsultberoende. En god erfarenhetsåterföring från konsultuppdrag till Trafikförvaltningen." Uppföljning av konsulter är även en del i den uppföljning och rapportering som görs varje månad och stort fokus läggs från ledningens sida att följa konsultanvändningen. Utöver ovanstående görs även olika stickprov av fakturor mm regelbundet. I samband med framtagandet av Trafikförvaltningens handbok för konsultanvändning gjordes även en personalstrategisk utredning (2016-2017) med syfte att se över inom vilka områden som trafikförvaltningen ska ha egna anställda. Konsultväxlingen som trafikförvaltningen genomför är ett led av detta arbete. Arbetet kommer att fortgå även under 2019 som en del i den effektiviseringsplan som ska tas fram.	Grönt - Löper enligt plan		Grönt - Löper enligt plan		Grönt - Löper enligt plan			

Export från Hypergene Uppdrag från LSF

Ursprung: Att-sats **Rapportperiod:** 2018-12-31

Mål	Titel	Ursprung	Status	Kommentar	Tid signal	Tid kommentar	Ekonomi - signal	Ekonomi - kommentar	Kvalitet - signal	Kvalitet - kommentar	Handlingsplan
Hållbar verksamhet	LS TF att-sats från 2016: att uppdra åt nämnder, styrelser och bolag inom Stockholms läns landsting att utarbeta styrdokument för säkerhet i enlighet med landstingsstyrelsens riktlinjer för säkerhet	LS 2015	Påbörjad	Arbetet med att ta fram styrdokument för säkerhet pågår, utöver de dokument som redan finns (bl.a. riktlinje för lås och tillträde med underliggande bestämmelser, policy för trafiksäkerhet i SL-trafiken, säkerhetsstyrningssystem för spårtrafiken, trafiksäkerhetsinstruktioner, säkerhetsbestämmelser, riktlinjer för brandskydd med underliggande bestämmelser, policy och riktlinje för informationssäkerhet med tillämpningsanvisningar, trafiksäkerhetspolicy för sjötrafiken, anvisningar vid hot och våld på arbetet, TF Rutin och handlingsplan för hantering av misstänkta postförsändelser). Arbete som pågår är bl.a. att ta fram en Trafiksäkerhetspolicy för färdtjänsten och en riktlinje för securityområdet (skydd mot antagonistiska hot etc) samt riktlinje för skalskydd, med underliggande bestämmelser.	Grönt - Löper enligt plan		Grönt - Löper enligt plan		Grönt - Löper enligt plan		
Långsiktig hållbar ekonomi	SU TF att-sats från 2015: att 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	LS 2015	Påbörjad	att-satsen (LS 1403-0399 Mål och budget 2015 nr 48) hanteras på TF genom att i programform samordna och identifiera de utredningar och planeringsstudier som behöver genomföras med anledning av utbyggd tunnelbana. Studierna omfattar Bytespunkt Barkarby, Mötesplats Nacka, Bytespunkt Gullmarsplan samt anpassning av befintligt signalsystem. Utöver studierna bedrivs behovanalyser för att identifera ytterligare investeringsbehov med aneldning av utbyggd tunnelbana. Inom ramen för uppdraget bedrivs samverkan med FUT för att bland annat förberdea mottagning av den utbyggda tunnelbanan samt hantera påverkan på det befintliga systemet under FUTs genomförandetid	Grönt - Löper enligt plan	Programmet samordnar och leder trafikförvaltningens arbete kopplat till utbyggnaden av tunnelbanan. Detta arbete inkluderar samordning och planering av resurser som stödjer FUT:s arbete likväl som särskilda investeringar kopplat till de utbyggnader som skall göras. Inom programmet hanteras projekt för objekten bytespunkt Nacka C, Barkarby och Gullmarsplan samt anpassning trafikstyrningssystem befintlig tunnelbana och övergripande utredningar.)	Grönt - Löper enligt plan	Ekonomiskt läge följer plan	Grönt - Löper enligt plan	Kvalitet enligt plan	Trafikförvaltningen fortsätter att samlat utreda och planera behovet av tillkommande investeringar i samverkan med FUT. Parallellt genomförs en övergripande systemanalys för tunnelbanesystemet för att samla behov av investeringar på längre sikt på det befintliga systemet.
Långsiktig hållbar ekonomi	LS TF att-sats från 2017: att uppdra åt landstingsstyrelsen, hälso-och sjukvårdsnämnden, trafiknämnden, tillväxt- och regionplanenämnden, patientnämnden och AB Stockholmslänslandstings internfinans att tillse att budget finns för kravställning och förber	LS 2016	Färdig		Grönt - Löper enligt plan	Arbete med kravställning och förberedelser (deltagande i olika delprojekt, förändringsledning) för genomförandet av samlokalisering sker inom befintlig ram.	Grönt - Löper enligt plan	Arbete med kravställning och förberedelser (deltagande i olika delprojekt, förändringsledning) för genomförandet av samlokalisering sker inom befintlig ram.	Grönt - Löper enligt plan	Arbete med kravställning och förberedelser (deltagande i olika delprojekt, förändringsledning) för genomförandet av samlokalisering sker inom befintlig ram.	
Tillgänglig och sammanhållen region	SU TF 107/18 att uppdra åt trafiknämnden att undersöka hur färdtjänsten bättre ska kunna möta resenärer med särskilda behov	LS 2017	Påbörjad - Väntar		Grönt - Löper enligt plan	Färdtjänsstrategen påbörjade sin tjänst i oktober och arbetet är nu uppstartat. Tidplan kommer att ses över i uppstartsfasen.	Grönt - Löper enligt plan		Grönt - Löper enligt plan		

Export från Hypergene Uppdrag från LSF

Ursprung: Att-sats **Rapportperiod:** 2018-12-31

Mål	Titel	Ursprung	Status	Kommentar	Tid signal	Tid kommentar	Ekonomi - signal	Ekonomi - kommentar	Kvalitet - signal	Kvalitet - kommentar	Handlingsplan
Långsiktig hållbar ekonomi	SU TF 114/18 att uppdra åt trafiknämnden att återkomma till landstingsfullmäktige med förslag till genomförandeavtal för objekten Tunnelbanestationen Hagalund, Tunnelbana Älvsjö till Fridhemsplan, Spårväg syd samt Roslagsbanan till City	LS 2017	Påbörjad - Väntar		Grönt - Löper enligt plan	Inget arbete görs med genomförandeavtal före projektstart enligt Sverigeförhandlingens avtal som säger att genomförandeprojekt startar hos trafikförvaltningen 2024 för Spårväg syd och 2026 för Roslagsbanan till city.	Grönt - Löper enligt plan	Inget arbete görs med genomförandeavtal före projektstart enligt Sverigeförhandlingens avtal.	Ej utvärderad		Inget arbete görs med genomförandeavtal före projektstart enligt Sverigeförhandlingens avtal som säger att genomförandeprojekt startar hos trafikförvaltningen 2024 för Spårväg syd och 2026 för Roslagsbanan till city.
Långsiktig hållbar ekonomi	SU TF att-sats från 2017: att uppdra åt trafiknämnden att ansvara för principöverenskommelse avseende nacka centrums bytespunkter samt resultat av genomförd åtgärdvalsstudie för samordnad trafikplanering centrala Nacka	LS 2017	Påbörjad	Principöverenskommelsen reglerar på övergripande nivå samverkan mellan TF, Nacka och TrV för mötesplats Nacka vilket bland annat innefattar en ny bussterminal. Principöverenskommelsen styr arbetet i planeringsfasen och ska ersättas av ett genomförandeavtal när parterna går in i genomförande.	Grönt - Löper enligt plan	Tidplan som planerat. arbetet med att ta fram ett genomförandavtal som ska ersätta principöverenskommelsen pågår. Den planeras vara färdig under 2019.	Grönt - Löper enligt plan	Ekonomi som planerat.	Grönt - Löper enligt plan	Kvalitet som planerat.	Uppdraget att ansvara för principöverenskommelsen ingår som en delmängt i planeringsstudien bussterminal Nacka C. Principöverenskommelsen ersätts med ett genomförandeavtal som tas fram under 2019.
Attraktiva resor	TA TF 30/18 att uppdra åt trafiknämnden att under 2018 genomföra försök med att möjliggöra resor med Waxholms Ångfartygs AB med SL:s periodkort under höst, vinter och vårppdrag	LS 2018	Påbörjad		Grönt - Löper enligt plan	Försöket genomfört i tid. Delrapport finns. Slutrapport av försök ges TN under vår -19 som planerat.	Grönt - Löper enligt plan	Lägre intäktsbortfall i försöksomgång 1 än planerat. Försöksomgång 2 utvärderas q1-19. Kundundersökningar genomfört enligt plan och budget.	Grönt - Löper enligt plan	Allt tyder på att försöket är genomfört med god kvalitet och hög kundnöjdhet.	
Attraktiva resor	TA TF 37/18 att-sats: Avgiftsfri kollektivtrafik för ungdom under sommarlovet	LS 2018	Färdig	Genomfört enligt plan. Kollektivtrafiken har varit avgiftsfri för ungdom under sommarlovet.	Grönt - Löper enligt plan		Grönt - Löper enligt plan		Grönt - Löper enligt plan		
Tillgänglig och sammanhållenregion	SU TF 57/18: att uppdra åt trafiknämnden att sammanställa en årlig mobilitets- och trafikutvecklingsrapport som analyserar regionens olika transporter ur ett systemperspektiv	LS 2018	Påbörjad		Grönt - Löper enligt plan	Enligt tidplan. Rapport går upp i trafiknämnden för information i juni 2019.	Grönt - Löper enligt plan	Ingen budget. Endast kostnad för egen personal.	Grönt - Löper enligt plan	God.	
Tillgänglig och sammanhållenregion	TA TF 27/18 att uppdra åt trafiknämnden att ta fram en ny färdtjänst-applikation för att förenkla resebeställningar och ge realtidsinformation	LS 2018	Påbörjad	I samband med utvecklingen av Mina Sidor (Internet portal för resenären) under 2019 kommer samtidigt utveckling av APP att ske.	Gult - Avviker	I samband med utvecklingen av Mina Sidor (Internet portal för resenären) under 2019 kommer samtidigt utveckling av APP att ske.	Grönt - Löper enligt plan		Grönt - Löper enligt plan		
Tillgänglig och sammanhållenregion	TA TF 29/18 att uppdra åt trafiknämnden att under 2018 pröva att ge tillträde för kommersiella aktörer inom såväl land- som sjötrafik i SL:s reseplanerare	LS 2018	Påbörjad	Utvärdering är genomförd och rekommendation för hur fortsatt implementering ska genomföras är framtagen. Återrapportering till nämnden sker under våren 2019.	Grönt - Löper enligt plan		Grönt - Löper enligt plan		Grönt - Löper enligt plan		

Export från Hypergene Uppdrag från LSF

Ursprung: Att-sats **Rapportperiod:** 2018-12-31

Mål	Titel	Ursprung	Status	Kommentar	Tid signal	Tid kommentar	Ekonomi - signal	Ekonomi - kommentar	Kvalitet - signal	Kvalitet - kommentar	Handlingsplan
Tillgänglig och sammanhållenregion	TA TF 111/18 att uppdra åt trafiknämnden att efter utvärdering av genomförda pilotförsök med anropsstyrd trafik föreslå nya koncept och riktlinjer för kollektivtrafik på landsbygden	LS 2018	Påbörjad		Grönt - Löper enligt plan	Till trafiknämndens möte 19 februari 2019 planeras ett ärende dvs TJUT samt rapport avseende en affärsinriktning avseende koncept med anropsstyrd trafik i trafikaffärer. Det vill säga på vilket sätt som anropsstyrd trafik kan införas i trafikaffärer och vilken effekt som kan förväntas. Fokus för uppdraget har varit att leverera tidsmässigt för att kunna genomföra detta inom ramen för kommande trafikaffärer buss (E35-E38) som har trafikstart under 2021. Inriktningen som föreslås, blir efter beslut i trafiknämnden, utgångspunkt för att omforma till och detaljera för att kunna utgöra kravställning i samband med att upphandlingsdokumentation tas fram och sedan förfinas under 2019. Upphandlingsdokumentationen planeras publiceras under andra halvan av 2019 och utgör det underlag på vilket marknaden tar fram och sedan lämnar in sitt anbud på och som sedermera blir till trafikavtal.	Grönt - Löper enligt plan		Grönt - Löper enligt plan		
Hållbar verksamhet	IU TF 01/18 att uppdra åt trafiknämnden att upphandla färdtjänst med sociala krav i nivå med kollektiv-avtal	LS 2018	Färdig	Tilldelningsbeslut fattades i Trafiknämnden 25 september.	Grönt - Löper enligt plan		Grönt - Löper enligt plan		Grönt - Löper enligt plan		
Hållbar verksamhet	IU TF 05/18 att-sats: Se över delegationsordningar för att säkerställa att de är i enlighet med Policy för inköp	LS 2018	Färdig	För närvarande ser vi inte att vi behöver vidta några åtgärder, men avvaktar instruktioner om det fortsatta arbetet på central SLL nivå.	Gult - Avviker		Grönt - Löper enligt plan		Grönt - Löper enligt plan		
Hållbar verksamhet	FC TF 01/18: att-sats Fastställa ny tjänstemanna organisationen	LS 2018	Påbörjad	Enligt beslut om budget för 2019 för Region Stockholm den 11-12 december 2018, LS 2017-1455, flyttas färdtjänstverksamheten från Trafiknämnden (TN) till en egen nämnd Färdtjänstnämnden (FTN). Enligt fastställt reglemente kommer färdtjänstnämnden inte att ha egen personal utan skall erhålla förvaltningsstöd från trafikförvaltningen (TF) inom Trafiknämndens verksamhetsområde. TN respektive FTN kommer att besluta om ny delegation med anledning av den nya politiska organisationen. Frågan kommer att behandlas vid nämndsammanträdena den 29/1 (TN) respektive 30/1 (FTN) då även VP och budget för 2019 behandlas för respektive nämnd. Trafikförvaltningen har även säkerställt övrig nämndformalia för FTN, såsom t.ex. avtalet om förvaltningsstöd, etablerat ett FTN diarium och tillhandahållit ett dataskyddsombud.	Grönt - Löper enligt plan		Grönt - Löper enligt plan		Grönt - Löper enligt plan		

Bilaga Återrapportering av uppdrag från TN

TN 2018-0015

Per december 2018

Källa: Hypergene

Mål	Titel	Ursprung	Status	Kommentar	Tid signal	Tid kommentar	Ekonomi - signal	Ekonomi - kommentar	Kvalitet - signal	Kvalitet - kommentar	Handlingsplan	Effekter av handlingsplan	Förslag till beslut
Attraktiva resor	SU TF 101/18: att uppdra åt trafiknämnden att hemställa hos regeringen att ändra prioriteringskriterierna för den svenska järnvägen på så sätt att de pendeltågsresenärerna i Stockholmsregionen uppgraderas.	TN budget 2018	Färdig		Grönt - Löper enligt plan	Uppdraget är genomfört och avslutat. Hemställan hos regeringen har skickats som brev till regeringskansliet och för kännedom till Trafikverket efter beslutsberedning i trafiknämnden i september beslutspkt 6, "Förslag om förändrade prioriteringskriterier för den svenska järnvägen", TN 2018-0867.	Grönt - Löper enligt plan	Uppdraget har genomförts i linjen.	Grönt - Löper enligt plan	Frågeställningen är komplex och kräver god kännedom om regelverk, historik och processer såväl internt trafikförvaltningen som trafikverket. Kvalitet har upprätthålls genom bred förankring hos experter och chefer inom trafikförvaltningen, Mälardalstrafiken och även förvaltning för utbyggd tunnelbana. Tjänsteutlåtande och underlag håller god kvalitet.			
Attraktiva resor	TA TF 28/18 att uppdra åt trafiknämnden att hemställa hos regeringen att Trafikverket ska bära skadeståndsansvar för orsakade förseningar och kostnader för ersättningstrafik kopplade till avstängningar, samt ta fram sådant förslag på ersättningsmodell oc	TN budget 2018	Påbörjad	Utkast till skrivelse framtagen.	Grönt - Löper enligt plan	Hemställan är framtagen och kommer under våren färdigställas med hjälp av TF Staben. Hemställan hos regeringen kommer skickats som brev till regeringskansliet och för kännedom till Trafikverket efter beslutsberedning i trafiknämnden under våren.	Grönt - Löper enligt plan	Genomförts med resurser i linjen.	Grönt - Löper enligt plan				
Effektiva resor	SU TF 77/18: att uppdra åt trafiknämnden att tillsammans med Trafikverket inleda ett samarbete och utreda vilka åtgärder som måste genomföras för att kunna utöka kapaciteten i och runt Citybanan på järnvägen.	TN budget 2018	Påbörjad		Gult - Avviker	Avsiktsförklaring med Trafikverket är under revidering för att starta gemensam arbetsgrupp tillsammans med MTR-pendeltågen. Det ursprungliga förslaget på överenskommelse från Trafikverket lade ansvar på trafikförvaltningen utan att förvaltningen har rådighet att lösa uppgiften. Anledning är att trafikförvaltningen har upphandlat trafiken och därigenom har MTR ansvar för operativ personal, rutiner och reglerverk. Uppdraget kommer att utföras av en särskild arbetsgrupp men rapportering sker i styrgrupp för åtgärdsvalsstudien för pendeltågssystemet.	Grönt - Löper enligt plan	Uppdraget utförs inom ramen för den löpande linjeverksamheten, ingen särskild ekonomi för uppdraget finns i dagsläget.	Grönt - Löper enligt plan	Reviderad överenskommelse med ett större inslag av gemensamt ansvar mellan Trafikverket, MTR-pendeltågen och Region Stockholm är under framtagande. Syftet är att stärka förståelsen hos samtliga aktörer för hela pendeltågssystemet och därmed skapa bättre förutsättningar för att uppdraget ska lyckas.	För att kunna få en rimlig överenskommelse med utsikt att lösa uppdraget har kvalitet prioriterats före tid. Till yttermera visso har handläggningen dröjt något på grund av hög arbetsbelastning. Tidsplanen har justerats.	För att kunna få en rimlig överenskommelse med utsikt att lösa uppdraget har kvalitet prioriterats före tid. Till yttermera visso har handläggningen dröjt något på grund av hög arbetsbelastning. Tidsplanen har justerats.	Förslaget till beslut är att justera tidplanen så att möjlighet ges till beredning inom trafikförvaltningen Region Stockholm och med externa parter (MTR och Trafikverket) sker så att överenskommelse kan undertecknas i februari 2019.
Effektiva resor	SU TF 109/18 att uppdra åt trafiknämnden att arbeta med att inrätta en trängsel- och framkomlighetskommission	TN budget 2018	Påbörjad		Grönt - Löper enligt plan	Pågående utredningar ÅVS stomnät, sträckningsstudier och handlingsplan 2017-2021 följer tidplan. Avstämning med ny politisk organisation efter valet.	Grönt - Löper enligt plan	Enligt budget.	Grönt - Löper enligt plan	God.			
Effektiva resor	SU TF 113/18 att uppdra åt trafiknämnden att ansvara för planering och genomförande av objekten Tunnelbanestation Hagalund, Tunnelbana Älvsjö till Fridhemsplan, Spårväg syd och Roslagsbanan till City enligt Sverigeförhandlingens ramavtal 6 inklusive bila	TN budget 2018	Påbörjad - Väntar	Planering och genomförande av Tunnelbanestation Hagalund genomförs av förvaltningen för utbyggd tunnelbana och pågår som en del av utbyggnaden av gul linje mellan Odenplan och Arenastaden. Fram till genomförandet startar bevakar trafikförvaltningen att genomförandet av de överenskomna objekten inte omöjliggörs utifrån vad som händer i pågående projekt och planeringsprocesser i Stockholms län. Bevakningen omfattar även analys av objektens påverkan på befintligt och planerat kollektivtrafiksystem. Ett beslut i TN i september 2018 har fördelat objekten mellan FUT och TF, där FUT genomför tunnelbanan och TF Spårväg syd och Roslagsbanan till city.	Grönt - Löper enligt plan	Inget arbete görs innan genomförandeprojekten startas (inleds med planering). Tillsvidare gäller avtalade tidplaner dvs tunnelbanan startar 2022, spårvägen 2024 och roslagsbanan 2026. Dialog pågår om förskottering och tidigareläggning men inget beslut om detta har tagits. Via ett beslut i TN i september fördelas objekten enligt följande: Tunnelbanan kommer att genomföras av FUT och de övriga genomförs av TF. Beslut: https://www.sll.se/globalassets/5.-politik/politiska-organ/trafiknamnden/2018/25-september/p13-sl-2015-0497-fut-2018-0312-beslut-om-fortsatt-hantering-av-objekten-tb-alvsjo-fridhemsplan-sparvag-syd.pdf. Planering och genomförande av Tunnelbanestation Hagalund komgenomförs av förvaltningen för utbyggd tunnelbana och pågår som en del av utbyggnaden av gul linje mellan Odenplan och Arenastaden. Hos trafikförvaltningen pågår en bevakning av genomförandet av de överenskomna objekten inte omöjliggörs utifrån vad som händer i pågående projekt och planeringsprocesser i Stockholms län.	Grönt - Löper enligt plan	Inget arbete görs innan genomförandeprojekten startas. Via ett beslut i TN i september fördelas objekten enligt följande: Tunnelbanan genomförs av FUT och de övriga genomförs av TF. Se mer i kommentar om Tid.	Grönt - Löper enligt plan	Inget arbete görs innan genomförandeprojekten startas. Via ett beslut i TN i september fördelas objekten enligt följande: Tunnelanan genomförs av FUT och de övriga genomförs av TF. Se mer i kommentar om Tid.	Bevakning av Sverigeförhandlingens objekt fortsätter och driftmedel upparbetas så att genomförandet inte omöjliggörs. Dialog förs med framför allt trafikverket och kommuner. Bevakningen av tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan sker i samarbete med FUT. Bevakningen leds av projektledare på TIU och har hittills styrts av några chefer i SUs ledningsgrupp. IP kommer att kopplas in i styrningen så snart som möjligt. Inga investeringsmedel upparbetas innan genomförandeprojekten startas (inleds med planering). Tillsvidare gäller avtalade tidplaner dvs tunnelbanan startar 2022, spårvägen 2024 och roslagsbanan 2026. Dialog pågår om förskottering och tidigareläggning men inget beslut om detta har tagits.	Genom den pågående bevakningen kan trafikförvaltningen identifiera vilka pågående projekt och planer som eventuellt riskerar att påverka genomförandet av Sverigeförhandlingen och vid behov vida åtgärder. åtgärderna handlar för närvarande om utredningar för att förstå olika handlingsalternativ, till exempel så att Spårväg syd kan möjliggöras samtidigt som Tvärförbindelse Södertörn planeras och ska byggas.	

Bilaga Återrapportering av uppdrag från TN

TN 2018-0015

Per december 2018

Källa: Hypergene

Mål	Titel	Ursprung	Status	Kommentar	Tid signal	Tid kommentar	Ekonomi - signal	Ekonomi - kommentar	Kvalitet - signal	Kvalitet - kommentar	Handlingsplan	Effekter av handlingsplan	Förslag till beslut
Långsiktig hållbar ekonomi	SU TF 104/18 att uppdra åt trafiknämnden att utred möjligheten att i framtiden justera priset på SL-kortet genom en indexkorg liknande den som finns i Västra Götalandsregionen	TN budget 2018	Färdig	Avslutas nytt uppdrag i budget 2019	Grönt - Löper enligt plan	Info-Tjut planerad till TN 180925. Flyttat till 181106. Beslut från roteln att det inte ska upp till TN. Återfinns som nytt ärende i VP 2019 som deluppdrag under - SU TF 02/19: Biljettintäktsanalys	Grönt - Löper enligt plan	n/a	Gult - Avviker	Beslut att detta uppdrag inte ska upp som TN ärende under 2018. Nytt updprag 2019 (SU TF 02/19)	Övergår i nytt uppdrag för 2019 -> SU TF 02/19	Arbetet fortgår i nytt uppdrag	Avslutas alt överförs till nytt uppdrag SU TF 02/19
Långsiktig hållbar ekonomi	VE TF 06/18 att uppdra åt trafiknämnden att fortsätta arbeta för en ekonomi i balans	TN budget 2018	Färdig	Trafiknämndens verksamhetsområden går in i år 2018 med en budget i balans. Senaste årsprognos indikerar en ekonomi i balans.	Grönt - Löper enligt plan		Grönt - Löper enligt plan		Grönt - Löper enligt plan				
Långsiktig hållbar ekonomi	SU TF 110/18 att uppdra åt trafiknämnden att fortsätta arbeta med att utveckla intäkterna från lokaler och reklam	TN budget 2018	Påbörjad		Grönt - Löper enligt plan	Utkast på TJUT (Informationsärende) framtaget inför TN i februari. TJUT:et utgör en statusrapport för trafikförvaltningens arbete avseende vilka möjligheter det finns att öka intäkterna från reklam, service och tjänster inom kollektivtrafikens miljöer. Det finns en bruttolista med idéer baserade på analys av motsvarande aktiviteter i andra branscher, länder och städer. Några av dessa behandlas mer utförligt: försäljning av biljetter via besöksnäringen, försäljning av namnrättigheter, marknadsföringsevent i stationsmiljöer, reklam i SL-appen samt utvecklingsmöjligheter för befintlig utomhusreklamaffär.	Grönt - Löper enligt plan	Inga avvikelser avseende kostnader för att driva uppdraget. Realisering av möjliga potentialer är däremot betingade av framgång med åtgärder som beskrivs i framtaget utkast till TJUT.	Grönt - Löper enligt plan	Det finns tillräckliga beskrivningar av potentialen i befintligt utkast till TJUT för att kunna komma vidare under 2019 om TF vill genomföra rekommenderade åtgärder.			
Långsiktig hållbar ekonomi	IP TF 01/18 att godkänna omfördelning av 55 000 000 kronor från objekt Tvärbanans förlängning till Sickla till objekt Upprustning av Söderströmsbron inom den totala ramen för program Slussen om 2 150 miljoner kronor	TN budget 2018	Färdig	Medel är omfördelade från objekt Tvärbanans förlängning till Sickla till objekt Upprustning av Söderströmsbron inom program Slussen.	Grönt - Löper enligt plan		Grönt - Löper enligt plan		Grönt - Löper enligt plan				
Tillgänglig och sammanhållenregion	SU TF 58/18: att uppdra åt trafiknämnden att undersöka intresset för och i förekommande fall föreslå hur nybyggaravtal kan upprättas i syfte att bidra till ökat bostadsbyggande och tidigt etablerad kollektivtrafik i Stockholmsregionen.	TN budget 2018	Påbörjad		Grönt - Löper enligt plan	Enligt tidplan, behovsanalys framtagen. Återrapportering till trafiknämnden Q3 2019. Nästa steg är att träffa juridik under Q1 2019.	Grönt - Löper enligt plan	Ingen budget. Endast kostnad för egen personal.	Grönt - Löper enligt plan	God.			
Trygga resor	LS TF 03/18 att uppdra åt trafiknämnden att hemställa hos regeringen att ordningslagen tydliggörs så att landstinget kan agera för att säkerställa resenärernas trygghet i de slutna systemen i kollektivtrafiken.	TN budget 2018	Färdig	Uppdrag avslutat, beslut taget av TN för insatser för ökad trygghet (2018-0885). Förvaltningschef fått i uppdrag att hemställa hos regeringen att ordningslagen tydliggörs.	Grönt - Löper enligt plan		Grönt - Löper enligt plan		Grönt - Löper enligt plan				
Trygga resor	LS TF 04/18 att uppdra åt trafiknämnden att hemställa hos transportstyrelsen att höja tilläggsavgifterna samt ställa krav på identifiering och möjlighet att för ordningsvakter eller biljettkontrollerande personal att gripa personer som vägrar identifiera	TN budget 2018	Färdig	Uppdrag avslutat, beslut taget av TN för insatser för ökad trygghet (2018-0885). Förvaltningschef fått i uppdrag att hemställa hos Transportstyrelsen om höjda tilläggsavgifter samt ge möjlighet för tyygghetspersonal att gripa personer som vägrar identifiering.	Grönt - Löper enligt plan		Grönt - Löper enligt plan		Grönt - Löper enligt plan				
Trygga resor	LS TF 05/18 att uppdra åt trafiknämnden att arbetet mot nedskräpning, klotter och skadegörelse är viktigt för att öka tryggheten och skapa bättre trivsel i hela kollektivtrafiken och som en del i detta se över möjligheterna att låta väktare bötfälla klot	TN budget 2018	Färdig	Uppdrag avslutat, beslut taget av TN för insatser för ökad trygghet (2018-0885). Förvaltningschef fått i uppdrag att utreda möjligheten att låta väktare bötfälla klottrare.	Grönt - Löper enligt plan		Grönt - Löper enligt plan		Grönt - Löper enligt plan				
Trygga resor	LS TF 06/18 att uppdra åt trafiknämnden att hemställa hos regeringen att skyndsamt avdela särskild polisstyrkor till kollektivtrafiken och tunnelbanan.	TN budget 2018	Färdig	Uppdrag avslutat, beslut taget av TN för insatser för ökad trygghet (2018-0885). Förvaltningschef fått i uppdrag att hemställa hos regeringen att skyndsamt avdela särskild polisstyrka till kollektivtrafiken.	Grönt - Löper enligt plan		Grönt - Löper enligt plan		Grönt - Löper enligt plan				

Bilaga Återrapportering av uppdrag från TN

TN 2018-0015

Per december 2018

Källa: Hypergene

Mål	Titel	Ursprung	Status	Kommentar	Tid signal	Tid kommentar	Ekonomi - signal	Ekonomi - kommentar	Kvalitet - signal	Kvalitet - kommentar	Handlingsplan	Effekter av handlingsplan	Förslag till beslut
Trygga resor	TA TF 25/18 att uppdra åt trafiknämnden att höja ambitionerna avseende kameraövervakning i och runt stationsmiljöerna.	TN budget 2018	Påbörjad	Har omstartat vår dialog med polisen efter sommaren. Polisen höll då på att formera sig kring kamerahanteringen i Stockholm. De jobbade mycket med juridik och finansiering. De har nu fått starta om juridikspåret och inväntar den nationella teknikplattformen innan de kan fortsätta samtalen med oss. Omstart igen med polisen januari 2019 TF är tekniskt förberedda för att koppla ihop systemen.	Gult - Avviker	Polisen har ändrat tidplanen så vi kommer inte vara klara dec 2018	Grönt - Löper enligt plan		Grönt - Löper enligt plan				
Trygga resor	TA TF 26/18 att uppdra åt trafiknämnden att arbeta med skärpta insatser mot fusk och tjuvåkning	TN budget 2018	Påbörjad	Rekrytering av biljettkontrollanter i full gång hos ISS för att bemanna efter dubbla volymer 2019	Grönt - Löper enligt plan		Grönt - Löper enligt plan		Grönt - Löper enligt plan				
Trygga resor	SU TF 105/18 att uppdra åt trafiknämnden att samverka med fastighetsägare och kommuner för att utkräva tryggare miljöer i anslutning till stationer och perronger, exempelvis avseende belysning, god sikt och snöröjning	TN budget 2018	Påbörjad		Grönt - Löper enligt plan	Projektet pågår enligt tidsplan. Projektet har kartlagt aktuella kommuner och stadsdelar. Namn på kontaktpersoner togs fram och samtliga fick återkomma med eventuellt önskat behov om samverkan för Trygghet. Fyra workshop genomfördes under nov- dec 2018. Workshoparna ledde till informationsutbyte, kunskapsutbyte samt indentifiering av mötesforum samt övriga aktuella viktiga intressenter ex fastighetsägare, polis. Vidare möten är inplanerade under jan och feb 2019.	Grönt - Löper enligt plan	Budget innehålls Uppdrag är förlängt till Q 2 2019	Grönt - Löper enligt plan	Skriflig rapport tas fram vid uppdragets slut. För att Trafikförvaltningen ska ha möjligheter att nå trygghetsmålen i TFP behövs samverkan med kommuner och stadsdelsförvaltningar på en strategisknivå. Målet med projektet och dess kartläggning är att ta fram en långsiktig modell som går att applicera på alla kommuner och stadsdelar. I förlägningen vill Trafikförvaltningen att kommunerna redan i tidiga planeringsskeden tar hänsyn till trygghetsaspekter och inegration. Trafikförvaltningen genomför idag Trygghetsanalyser i kommuner och staddelar med utgång från kollektivtrafiken. Målsättningen är att utöka samverkan och deltagande samt delfinansiering av analyser för att nå tydligare ansvarfördelning och att eventuella behov av åtgärder genomförs.			
Trygga resor	LS TF 07/18 att uppdra åt trafiknämnden att utreda förutsättningarna för att införa sanktioner mot nedskräpning eller överträdelse av SL:s ordningsregler.	TN budget 2018	Färdig	Uppdrag avslutat, beslut taget av TN för insatser för ökad trygghet (2018-0885). Förvaltningschef fått i uppdrag att utreda möjligheten att låta väktare bötfälla klottrare.	Grönt - Löper enligt plan		Grönt - Löper enligt plan		Grönt - Löper enligt plan				
Trygga resor	TA TF 30/18 att uppdra åt trafiknämnden att genomföra försök med flexibla nattstopp i busstrafiken	TN budget 2018	Påbörjad	Trafikförvaltningen har i samråd med Arriva identifierat en linje som möjligt pilotförsök, linje 396 på Ekerö. Dock har det visat sig finnas en del utmaningar i form av bland annat trafiksäkerhet, tillgänglighet och resandemönster som gör att valet av linjen kan behöva omvärderas. Målsättningen är att efter ytterligare kunskapsinhämtning från andra trafikhuvudmän som har flexibla nattstopp att under våren kunna genomföra pilotförsök på lämplig linje i SL-trafiken.	Gult - Avviker	Trafikförvaltningen har i samråd med Arriva identifierat en linje som möjligt pilotförsök, linje 396 på Ekerö. Dock har det visat sig finnas en del utmaningar i form av bland annat trafiksäkerhet, tillgänglighet och resandemönster som gör att valet av linjen kan behöva omvärderas. Målsättningen är att efter ytterligare kunskapsinhämtning från andra trafikhuvudmän som har flexibla nattstopp att under våren kunna genomföra pilotförsök på lämplig linje i SL-trafiken.	Grönt - Löper enligt plan		Grönt - Löper enligt plan				

Landstingsstyrelsens förvaltning

UPPHANDLING OCH INKÖP
2019-01-14

Frågeformulär avseende uppföljning av landstingets Upphandling och Inköp år 2018

Frågeformuläret syftar till att besvara hur nämnder/bolag arbetat med upphandling under året.

Uppgiftslämnare och kontaktperson:

Resultatenhet	Kontaktperson	E-postadress	Telefonnummer
Inköp och Upphandling, TF	Daniel Bergman	daniel.j.bergman@sll.se	070-786 38 62

1. Upphandlat år 2018

Här avses annonserade upphandlingar som avslutats under år 2018, det vill säga där avtal tecknats. Avrop, beställning och förnyad konkurrensutsättning på föregående års ramavtal tas inte med. Upphandlingsvärdet avser det sammanlagda avtalsvärdet, inklusive optionsår. Mkr betecknar miljoner kronor.

1.1 Ange antalet upphandlingar över 586 907 kronor (det vill säga gränsen för direktupphandling) för LOU samt det totala upphandlingsvärdet för dessa. Särskilj egna upphandlingar, samordnade upphandlingar och de upphandlingar som Ni gett SLL Upphandling i uppdrag att utföra.
De verksamheter som går under LUF anger upphandlingar över 1 092 436 kronor (det vill säga gränsen för direktupphandling).

Upphandlingar över 586 907 kr för LOU samt 1 092 436 kr för LUF år 2018		
Upphandling	Antal upphandlingar, totalt	Totalt upphandlingsvärde (Mkr)
Egna upp-handlingar	49	13636
Lokalt samordnad upphandling	0	0
Uppdrag till SLL Upphandling	0	0

Lokalt samordnad upphandling är när två eller flera nämnder/styrelser eller bolag gemensamt anskaffar varor och tjänster av samma slag. Den part som genomför den samordnade upphandlingen redovisar denna i enkäten.

Eventuella kommentarer till fråga 1.1: -

1.2 Ange antalet direktupphandlingar och det totala upphandlingsvärdet för dessa.

Antal direktupphandlingar och upphandlingsvärde år 2018		
Upphandling	Antal	Totalt upphandlingsvärde (Mkr)
Mellan 100 000 kr och 586 907 kr för LOU och 1 092 436 kr för LUF	18	7,9
Över 586 907 kr för LOU och 1 092 436 kr för LUF med synnerliga skäl	6	82,8

Eventuella kommentarer till fråga 1.2: **Antal och värde för direktupphandlingar inkluderar *enbart* de som är hanterade av inköpsstödet enligt TFs riktlinjer för inköp och upphandling. Otillåtna eller inkorrekt utförda direktupphandlingar genomförda utan inköpsavdelningens vetskap inkluderas ej.**

2. Miljöprogram och uppförandekod

2.1 I hur många upphandlingar (exkl. direktupphandlingar) där avtal har tecknats år 2018 har landstingets miljöprogram beaktats? Avser upphandlingar över 586 907 kronor för LOU och 1 092 436 kronor för LUF.

Upphandlingar där landstingets miljöprogram beaktats år 2018	
	Antal upphandlingar, totalt
Egna upphandlingar	31
Samordnad upphandling	0
Uppdrag till SLL Upphandling	0

2.2 Antal genomförda leverantörsuppföljningar av miljökrav: ingen data.

a) Antal leverantörsuppföljningar som lett till åtgärd: -

b) Om det lett till åtgärd, beskriv denna: -

3. Avtal

3.1 I vilken utsträckning utnyttjar Er verksamhet samordnade upphandlingsavtal?

Alltid	☐
Ofta	☒
Sällan	☐
Aldrig	☐

Om svar ”sällan” eller ”aldrig”, ange orsak:

4. Använder ni elektroniska beställningssystem?

Ja	☒
Nej	☐

a) Om ja, vilket system används?

Clock Work	☐
Annat	☒

Om annat, ange vad: **IT-beställningsportal för beställning av IT-produkter, mobiltelefoner och tillbehör. Agressos beställningsportal för anskaffning till lager. ZC Web för avrop av konsulter. Portal för externa utbildningar.**

b) Om nej, finns planer på ett införande?

Ja	☐
Nej	☐

Kommentar :

5. Kvalitet upphandlingsarbetet

5.1 Finns lokal upphandlingspolicy och standardiserad upphandlings-process?

Finns det en dokumenterad lokal upphandlingspolicy som följs?		Finns det en dokumenterad och standardiserad upphandlingsprocess som följs?	
2017	2018	2017	2018
Ja ☒ Nej ☐	Ja ☒ Nej ☐	Ja ☒ Nej ☐	Ja ☒ Nej ☐

Eventuella kommentarer till fråga 5.1: -

6. Upphandlingsstrategi, riskanalys och kvalitetssäkring

6.1 Hur många upphandlingar har en dokumenterad upphandlingsstrategi som bland annat innehåller: mål, marknads-, risk- och spendanalys samt hållbarhet. I vilken utsträckning finns en dokumenterad riskanalys (där väsentliga risker identifieras och bedöms) med kvalitetssäkringsmoment (där flera personer granskar underlag före annonsering och tilldelningsbeslut)? Gäller upphandlingar över 586 907 kronor för LOU och 1 092 436 kronor för LUF.

Upphandlingsstrategi, riskanalys och kvalitetssäkring		
	Antal med genomförd och dokumenterad upphandlingsstrategi	Antal upprättade strategier innehållande dokumenterad riskanalys och kvalitetssäkringsmoment
Egna upp-handlingar	41	41
Samordnad upphandling	0	0
Uppdrag till SLL Upphandling	0	0

Eventuella kommentarer till 6.1:

7. Uppföljning

7.1 Har ni en organisation som säkerställer aktiv uppföljning av villkor i och köpta volymer på ingångna avtal?

Ja ☒
Beskriv denna:
TF är en beställar- och förvaltarorganisation. Förvaltning av infrastruktur/trafikutövare utförs genom avtal med externt upphandlade entreprenörer/trafikutövare. TF är organiserat på sådant sätt att linjeorganisationen har egen personal för avtalsförvaltning av trafik, drift- och underhållsavtal. Projektorganisationen för infrastrukturprojekten bemannas med både egen personal och upphandlade konsulter som genomför avtalsförvaltning för projekten.

Nej ☐
Om nej, ange varför?

7.2 Genomför ni seriositetskontroller via skattemyndigheten (bland annt att företag betalar skatt och sociala avgifter) under pågående avtalsperiod?

Ja ☒
Nej ☐

Om nej, ange varför:

7.3 Följer ni regelmässigt upp avtal ekonomiskt (så det framgår hur mycket och vad som köpts) under pågående avtalsperiod?

Ja ☒
Nej ☐

Beskriv om ni gör annan regelmässig uppföljning av avtal:
TF:s förvaltningsorganisation gör exempelvis regelbundna uppföljningar av trafikavtalen avseende såväl avtalad kvalité som andra krav genom trafikmätningar, dialoger och leverantörsmöten. Konsultinköpet följs upp månatligen. Kategoristyrningsteamen följer upp inköpsvolymer i de kategorier som har ett fungerande kategoriarbete.

7.4 Hur många avtal (t ex serviceavtal och försörjningsavtal) har ni följt upp ekonomiskt under år 2018? Avser avtal med årligt avtalsvärde över 2000 000 kr för LOU och LUF. Hur många sådana avtal har ni totalt?

Antal avtal med högre värde än 2,0 mkr, LOU och LUF	Antal avtal med högre värde än 2,0 mkr, LOU och LUF, som följts upp ekonomiskt

Ingen data	Ingen data

Försörjningsavtal avser städning, mat och tvätt.

7.5 Hur många avslutade avtal (till exempel service- och försörjningsavtal) under 2018 har följts upp avseende villkor i avtalet under avtalstiden? Avser avtal med årligt avtalsvärde över 2000 000 kronor för LOU och LUF. Hur många sådana avtal har avslutats under året?

Antal avtal med högre värde än 2,0 mkr, LOU och LUF, som avslutats under år 2018	Antal avslutade avtal med högre värde än 2,0 mkr, LOU och LUF, som följts upp avseende villkor i avtalet under avtalstiden	Antal avslutade avtal med högre värde än 2,0 mkr, LOU och LUF, utan särskilda villkor i avtalet
Ingen data	Ingen data	Ingen data

8. Små och medelstora företag

8.1 Har förfrågningsunderlag anpassats (t ex avseende ekonomiska krav, teknisk förmåga, annans kapacitet eller avgränsning av anbudsområden) så att små företag har möjlighet att delta i det konkurrensuppsökande skedet? Gäller upphandlingar över 586 907 kronor för LOU och 1 092 436 kronor för LUF.
(Definition: små företag har färre än 50 anställda och bedöms vara fristående företag, det vill säga bedöms inte ägas till större delen av annat företag.)

Ja ☒

a) Antal upphandlingar där förfrågningsunderlaget anpassats
25

b) Antal upphandlingar där små företag som erhållit avtal
13. I denna siffra ingår inte avtal som slutits med leverantörer genom konsultinköpet.

Nej ☐
Ange varför :
En upphandling gäller pendelbåtstrafik linje 89 Ekerölinjen, och två av upphandlingarna gäller busstrafik i Sigtuna,

Upplands Väsby och Vallentuna respektive Ekerö. Dessa uppdrag kräver betydligt större kapacitet än 50 anställda.

En upphandling gäller ramavtal för förmedlingstjänst avseende externa utbildningar. En före upphandlingen genomförd marknadsanalys utvisade att det är en mycket smal marknad med endast ett fåtal aktörer. Endast ett anbud inkom, och i leverantörens koncern ingår ca 140 medarbetare.

I entreprenadupphandlingar är vi i regel ute efter företag med hög kapacitet. De flesta av upphandlingarna har ett kontraktsvärde överstigande 50 miljoner kronor och flertalet ligger kring 75-100 miljoner kronor. Det innebär att mindre företag inte har den kapaciteten som vi efterfrågar. Därför är det inte en uttalad strategi att möjliggöra för mindre företag att lämna anbud på dessa projekt. I de fall entreprenaderna är mindre så avropar vi i regel från ramavtal avseende bygg- och anläggning.

9. Medarbetarstatistik

Här anges hur många genomsnittligt antal årsarbetare (**ej personer**) som arbetar med inköp (beställning/avrop) respektive upphandlingar. (OBS! Om en medarbetare i sin tjänst till viss del har att upphandla/göra inköp så uppskattar Ni hur stor respektive del är). **De som avropar ute i vården skall ej tas med här.**

	Upphandlare		Inköpare (beställning/avrop)	
	2017	2018	2017	2018
Antal Heltidstjänster:	18	18	15	15

Eventuella kommentarer till fråga 9:
I inköpare ingår 3 FTE beställare på IU, 7 FTE sammanlagda beställare av konsulter på TF (6200 konsultavrop och 2h per avrop), samt 5 FTE uppskattade sammanlagda övriga beställare.

10. Överprövningar

10.1 Ange antal unika överprövningsmål (så kallade målnummer, det vill säga flera parallella mål med olika leverantörer avseende samma upphandling) med lagakraftvunna domar under år 2018 där SLL fått rätt.

	SLL har fått rätt och ärendet har blivit:					
	- avslaget		- avskrivet		- återkallat	
	2017	2018	2017	2018	2017	2018
Antal:	2	1	0	0	3	0

10.2 Ange antal unika överprövningsmål (så kallade målnummer) med lagakraftvunna domar under år 2018 där anbudsgivaren fått rätt eller där domstolen dömt att upphandlingen ska göras om.

	SLL har ålagts att:			
	göra en rättelse		göra om upphandlingen	
	2017	2018	2017	2018
Antal:	0	0	1	0

10.3 Ange antal avslutade (under år 2018) och överprövade upphandlingar med lagakraftvunna domar där SLL fått rätt.

	SLL har fått rätt och ärendet har blivit:					
	- avslaget		- avskrivet		- återkallat	
	2017	2018	2017	2018	2017	2018
Antal:	2	1	0	0	3	0

10.4 Ange antal avslutade (under år 2018) och överprövade upphandlingar med lagakraftvunna domar där anbudsgivaren fått rätt eller där domstolen dömt att upphandlingen ska göras om.

	SLL har ålagts att:			
	göra en rättelse		göra om upphandlingen	
	2017	2018	2017	2018
Antal:	0	0	1	0

Eventuella kommentarer till fråga 10:

11. Ökad eller minskad konkurrens vid upphandling

Mäter ni om konkurrensen vid upphandling förändras mellan åren? Till exempel genom att mäta antalet anbud per upphandling.

Ja ☒
Nej ☐

Om nej, ange varför:

Om ja, ange hur ni mäter:
Data för antalet anbud per upphandling finns i Tendsign.

Trafikförvaltningen 2018 - IKP Uppföjning T3

Se rutin "Rutin för riskhantering och internkontrollplan", TN-S-598575

TN 2018-0015

Bilaga till Årsrapport 2018

Tertialvis rapportering av åtgärder av riskerna och ny riskbedömning efter åtgärder per december 2018

Grön Gul Röd

Ny värdering med hänsyn till pågående eller utförd riskhantering

- Grönt = åtgärder har gett önskad effekt
- Gult = avvikelse 20 procent, det vill säga
- Rött = har ej fått önskad effekt

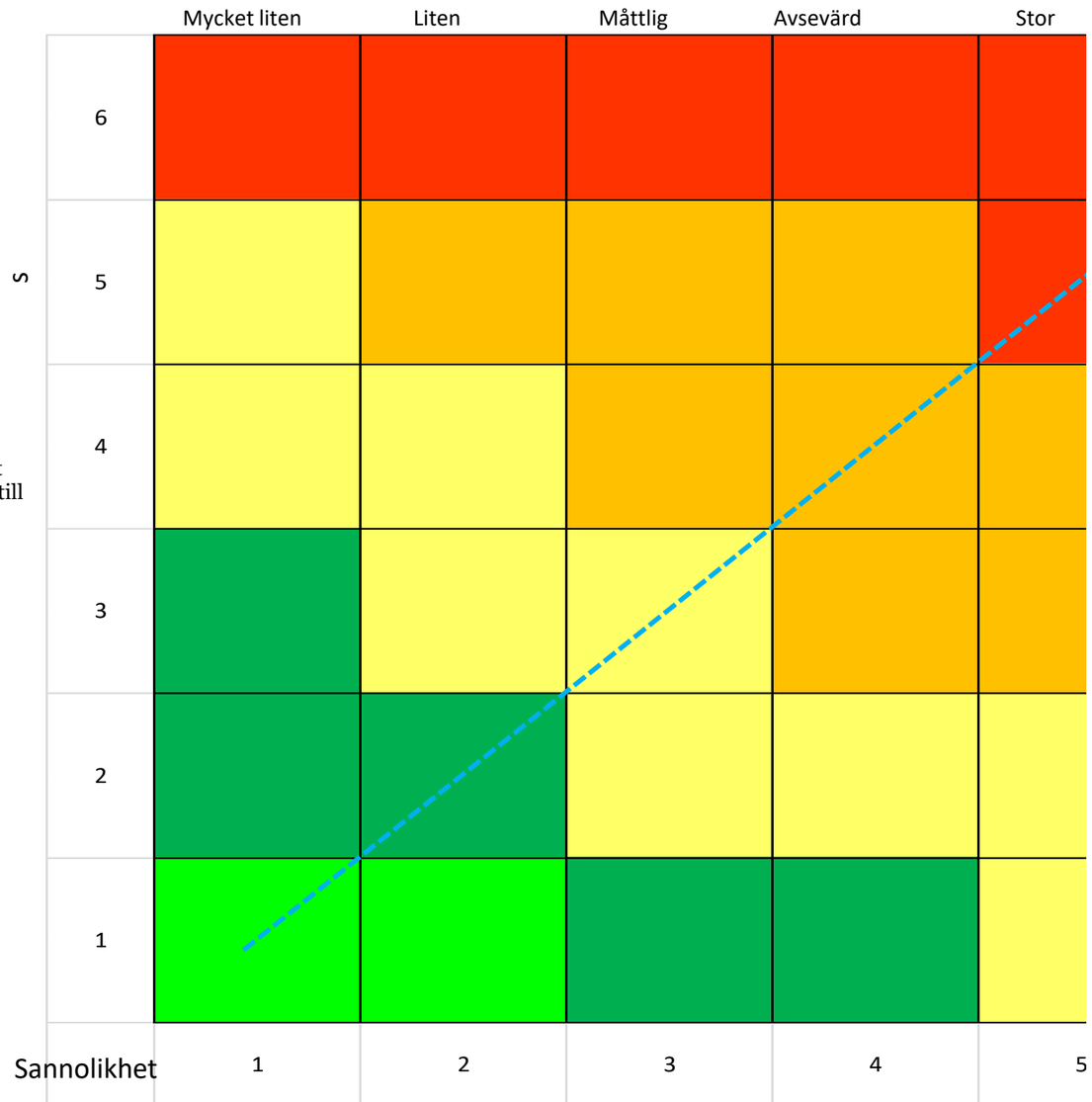
	Riskkategori	#	Risk		Korresponderande mål enligt strategisk karta	Beskrivning av risken	Avdelning som äger risken	Värdering: Effekt	Värdering: Sannolikhet	Värdering: Värde (effekt * sannolikhet)	Kommentar	Förslag till: rutiner, kontrollmoment, förebyggande åtgärder, avvärjande åtgärder	Konkretisering av åtgärdsförslagen - aktiviteter för att hantera riskerna (vid flera aktiviteter ange a, b, c osv)	Ange datum när aktiviteterna beräknas vara klara (vid flera aktiviteter ange a, b, c osv)	Ange status för arbetet med att hantera risken (vid flera aktiviteter ange a, b, c osv)	Effekt	Sanno-likhet	Värde effekt * sannolikhet	Datum för uppdatering av riskvärdering	Avdelning som leder arbetet med att åtgärda risken	Hur väl de åtgärder som genomförts enligt plan haft önskad effekt
35	14. Risker med anläggning och fordon	TA-6	Att trafikförvaltningen ej har fullgod kontroll över sin anläggning vad gäller brandskydd.	Attraktiv kollektivtrafik	Attraktiva resor Säker kollektivtrafik	Risken avser bristande processer och riktlinjer samt resursbrist inom brandskyddssamordningen .	TA	6	5	5,48	Löpande bevakning av utvecklingsområde samt proaktiva åtgärder.	Uppdrag i verksamhetsplan 2019	a) Sektionen rekryterar för att avhjälpa risken kopplat till resursbrist. Resurskonsult intagen för att ytterligare stärka upp. b) Sektionen ser över hur team brand skall verka då laget är fulltaligt och det finns en plan. Arbete med säkerhetsbestämmelser och standardkrav i avtal är högt prioriterat inom området. c) Projekt för uppdateringar av tunnelbanans brandskyddsbeskrivningar och brandritningar d) Projekt har startat för hantering av tunnelbanans brister i brandskyddet.	a) Q1 2019. Rekryteringen kommer att ta tid och det nya läget måste hinna analyseras. b) Q1 2019 för säkerhetsbestämmelser och standardkrav i avtal. Dock ett arbete som måste ske kontinuerligt över tid. c) 2018 d) 2021	a) Pågår men kommer pågå även 2019. b) Teamet har kontinuerliga uppföljningsmöten Fördelning av arbetsuppgifter mellan brandspecialister och förvaltare av fastighetsavtal har tydliggjorts men arbete med övriga aktiviteter kommer pågå även 2019. c) Projektet för uppdatering av tunnelbanans brandskyddsbeskrivningar och brandritningar är klart. Åtgärder för förbättrat brandskydd är inplanerat i verksamhetsplan 2019-2021	5	5	5,00	2018-12-31	TA fastighet	Vissa åtgärder förväntas få önskad effekt först under 2019-2021.
4	2. Förtroenderisk	4	Risk för att trafikförvaltningen är i otakt med omvärldens samhällsutveckling pga av avsaknade resurser, metoder eller prioritering.		Organisationseffektivitet	Stockholmsregionen växer i snabb takt. Kommuner och byggherrar satsar stort. TF förväntas svara upp mot detta, men saknar resurser,metoder och prioriteringsmodeller för att hantera den uppkomna situationen.	SU	5	4	4,47		Metoder, arbetssätt och prioriteringsmodeller behöver tas fram och kommuniceras.	a) Behovsgruppen - uppstartad grupp med sektionschefer och gruppchefer på PLAN, TIU och FU. Utvecklad process för hantering av behov kopplat till bebyggelseutveckling för planering i tidigt skede. Mål är god samordning, prioritering och resursstyrning mellan sektionerna. Det bidrar till verksamhetsstyrning och ansvarsfördelning. Uppföljning och planering sker utifrån individuell arbetsbelastning för medarbetarna. b) Utvecklad trafikplaneringsprocess. Arbete för en ny process pågår med mål att förbättra TF:s förmåga att leverera en kollektivtrafik som balanserar krav på ekonomi i balans och kollektivtrafikens roll i samhällsbyggandet. Det ska förbättra förutsättningarna för TF att agera som en organisation gentemot samarbets- och affärspartners avseende trafikplanering. Det ska ge en ökad inre effektivitet. c) Arbete med att se över arbetsprocessen för framkomlighetsfrågorna inom SU och TA har påbörjats med syfte att bättre kunna svara upp mot kommunernas takt på utveckling och ökad tydlighet internt för olika roller inom arbetet.	Framtagande av processer (som sedan ska pågå stadigvarande) a) påbörjat b) Q2 2019 c) Q2 2019		5	4	4,47	2018-12-31	SU	
63	11. Personalrelaterade risker	1	Att Trafikförvaltningen inte förmår att rekrytera och behålla kompetent personal	Tryggad kompetensförsörjning	Tryggad kompetensförsörjning	Risken med att Trafikförvaltningen inte förmår att rekrytera och behålla kompetent personal bygger i att vi inte kan leverera på vårt uppdrag, tjänstgöring och klara aktiviteter ska motverka detta. Arbetsmarknadsläget gör dock att vi inte kan arbeta bort hela risken. Detta är ett långsiktigt arbete.	HR	5	4	4,47	Ligger som FC-uppdrag i VP 2018	Långsiktigt arbete pågår avseende TFs attraktivitet som arbetsgivare. Fokus på arbetsgivarvarumärke, rekrytering, studentkontakter, arbetsmiljö, ledarskap, lönebildning,kompetensplanering samt utbildningsplattform.	a) Ny rekryteringsprocess inkl inhouse testning b) medverkan på Armada och lava c) Nytt chefs- och ledarskapsprogram d) fortsatt implementering av KOLL e) ny utbildningsplattform	a) oktober 2018 b) kontinuerlig medverkan c) start 17 okt d) klart 2019 e) klart 5 nov		5	4	4,47	2018-12-31	HR	
L3	12. Finansiell risk	3	Bristande investeringsstyrning	Investeringsstyrning	Långsiktigt hållbar ekonomi	Risken är att Trafikförvaltningen inte arbetar enhetligt i projektens arbetssätt så TF ej har tillräckligt god styrning mot effektmål och inte undanröjer risker mot tid, innehållt/kvalitet och kostnad.	IP	5	4	4,47		Utveckla rutin, process och systemstöd för projektstyrning och även for investeringsstyrning	Mål: Att successivt öka enhetligheten i projektens arbetssätt så att tillräckligt god styrning mot effektmål och undanröjande av risker mot tid, innehåll/kvalitet och kostnad enhåls Gemensamt FC-uppdrag med VE, IP:s del är utveckllad projektmetodik enligt nedan. a, Utveckling, standardisering och implementering av projektinstruktioner anpassade för olika typer av projekt b, Implementering av beslutade avvikelse- och riskmodeller. M1 definition av avvikelse- och riskmodell c, Definition och mätmetod för IP kvalitetsmått d, Utveckling av Styrgrupper och sponsorskap	a, 28 februari 2019 b, 30 juni 2019 c, 31 december 2018 d, 30 juni 2019	a, Inventering och ensning av projektroller är klart. Standardorganisationer för byggprojekt finns klart. Rollbeskrivningar för vissa roller är under framtagande. Anpassning av konsultbrokensystem sker kvartal 1 2019. b, Riskmodell på TF-nivå för programmen startad from juni. Avvikelsemodeller finns men är inte än standardiserade. c, Utveckling pågår i kvalitetsnätverket. d, SG har utvärderats och förslag till förändring finns i linje med hur RLUs SG å utformad. Tvärbanans styrgrupp har som pilot inför några av de föreslagna förändringar från april. Utvärdering av detta planeras leda till implementering i samtliga styrgrupper samt uppdatering av PPH. Förutom detta har Ågärds- och investeringsprocessen analyserats och implementering förbereds. Under 2018 har VE tagit fram material för investerings- och projektstyrning. Detta tillämpas och riskmedvetenheten i programledningarna har ökat. IP deltar i arbetet med a, Inventering och ensning av projektroller är klart. Standardorganisationer för byggprojekt finns klart och implementering startar september. Gemensam mappstruktur för projekt och program är klart. Åtgärds och investeringsstyrningsprocessen som tagits fram under ledning av SLL och ser stora nyttor med den när den implementeras.	5	4	4,47	2018-12-31	VE och IP	
L13	Risk för kvalitetsbrister eller avbrott i vår leverans Projektrelaterade risker Finansiella risker	6	Måluppfyllelse avseende tid, ekonomi och kvalitet brister avsevärt avseende investeringar	Investeringsstyrning	Ekonomi i balans Effektiva resor	Gäller annat än ej förutsebara omvärldsförändringar	TFLG	3	4	3,46	Större fokus på investeringsstyrning genom bildandet av avdelningen investeringsprojekt. Löpande uppföljning enligt sedvanliga rutiner. Ingår som prioriterat utvecklingsområde inför VP 2018.	Fortsatta aktiviteter enligt särskild handlingsplan för stärkt investeringsstyrning enligt strukturerad metod.	Hanteras av respektive avdelning		5	4	4,47	2018-12-31		
16	2. Förtroenderisk	16	Trafikförvaltningen tappar i förtroende hos våra partners och resenärer	Kommunsamverkan, Studier och utredningar	Attraktiva resor och sammanhållen region	Risk för merarbete, minskat förtroende, bristande följsamhet pga av avsaknad av internkommunikation och kommunikationsplanering.	SU	3	6	4,24		Inrätta kommunikatör på avdelningen Strategisk utveckling. Utveckla kommunikationsplan för trafikförvaltningens kommunsamverkan. Utveckla internkommunikation inom trafikförvaltningen. Fortsätt det goda arbetet inom trafikförändringsprocessen.	a) Dialog med kommunikation om stöd i Strategiska kommunikationsinsatser i tidiga skeden. b) Utvecklad trafikplaneringsprocess med förtydligande av kommunikationsansvar i olika saktfrågor mot kommuner, tex trafikförändringsprocess, utveckling av pendeltågstrafik m.m. Arbete för en ny process pågår. c) Se över TF:s kommunikationsvägar med bl a kommuner och mötesforums olika syften. Politiska, projekt, driftuppföljning m.m.	a) Q4 2018 b) Q2 2019 c) Q4 2018	a) Påbörjat b) och c) Under utveckling	3	6	4,24	2018-12-31	SU	
17	13. Risk för kvalitetsbrister eller avbrott i vår leverans	17	Utvecklingsplanerna blir inte underlag till VP och budgetplanering då de saknar målstyrning för identifiering och prioritering av relevanta åtgärder/aktiviteter.		Ekonomi i balans Organisationseffektivitet	Identifiering, prioritering och planering av åtgärder sker inte på ett metodiskt och målstyrt sätt.	SU	3	6	4,24	En relativt sett liten åtgärd då det huvdsakliga arbetet redan är gjort i o m up-arbetet.	Fortsatt arbete med att utveckla metoden med systemegenskaper och systemmål.	a) Vi inför en särskild rutin inför årets VP planering som innbär att en genomgång av de åtgärder som beskrivs i de fastställda utvecklingsplanerna vilka skall lyftas in i nästkommande VP. b) Målstyrning kopplat till identifieran av åtgärder kommer utvecklas inom ramen för systemanalysarbetet. Samordnat med TF:s utveckling av målarbetet (som sker inom den sk målgruppen som ledas av VE).	a) Q3 2018 b) Q2 2019	a) Påbörjat b) Påbörjat	3	6	4,24	2018-12-31	SU	
7	3. Strategiska risker/ 13. Risk för kvalitetsbrister eller avbrott i vår leverans	7	Trafikförvaltningen har ett alltför stort lösningsfokus som gör att uppdragsprojekt riskeras att forceras så att systemövergripande effekter överses, SLL:s investeringsprocess anpassas inte i tillräckilg grad (från risk 14)		Ekonomi i balans	Om processer forceras gör det att värdefulla moment i tidiga skeden överses eller hanteras allt för ytligt.	TIU	4	6	4,90	Tfs tillämpning av studieprocessen funkar om man förbjer de olika stegen som beskrivs av processen. Däremot saknas stöd i de fall forcering är nödvändigt eller önskvärt. Exemple Svf eller vi reinvester.	En utvecklinga av rutin och arbetssätt som beskrivs i Studiehandboken som gör det möjligt att identifiera de mest kritiska momenten i frocerade processer.	a) Anpassning av studiehandboken sker löpande. Största justeringen för att adressera denna risk kommer ske i samband med att arbetet med systemalysen är klar. b) Systemanalyser sker i skrivande stund för tunnelbana och pendeltåg. Syftet med arbetet är tvådelat. Den delen som fokuserar på arbetssätt kommer adressera frågan om prioteringar utifrån systemperspektiv. c) En ny investeringsprocess är under framtagande centralt inom koncernen. Vilket till viss del kommer förtydliga viktiga moment i processen. Vid implementering av den nya processen är det viktigt att tydliga rutiner pekar ut hur systemövergripande effekter skall analyseras.	a) Q4 2018 b) Q4 2018 c) Q4 2018	a) Ej påbörjat beroende av b) b) Påbörjat c) Påbörjat	4	4	4,00	2018-12-31	SU	
L25	5. Informationssäkerhetsrisker	4	Oklar status för informationssäkerhetsområdet		Säkerhet Förtroende	Det är inte säkert att vi sätter in rätt åtgärder	LS	4	4	4,00		Den pågående utredningen om roller, ansvar och organisering inom säkerhetsområdet, behöver remissbehandlas och slutföras.	a) Informationssäkerhetsfunktionen är sedan våren 2018 överflyttad från SU till LS SÄK. Inga oklarheter föreligger längre. b) Ett förslag till Handlingsplan informationssäkerhet är framtaget och remissat och väntar på fastställande.	a) Genomfört. b) Handlingsplanen bedöms kunna fastställas under Q4-2018 eller Q1-2019	Punkt a) = grön Punkt b) = gul. Dock inget ändrat riskvärde i kolumn "S" eftersom effekterna av handlingsplanen kan ses först när planen är fastställd och genomförande har påbörjats.	4	4	4,00	2018-12-31	LS SÄK	• Rött = har ej fått önskad effekt Det är först när handlingsplanen är fastställd och arbetet med att uppfylla den påbörjats, som effekten av den kommer att kunna ses.
L5	11. Personalrelaterade risker	5	Bristande kompetensförsörjning i vitala skeenden / rådande marknadsläge	Kompetensförsörjning	Tryggad kompetensförsörjning	Bristande kompetensförsörjning i vitala skeenden / rådande marknadsläge	HR	4	4	4,00		Förstärkning av värderingen TF som en attraktiv arbetsgivare. Dels genomförs aktiva rekryteringskampanjer och dels utnyttjas annonsering på sociala media, däribland Linkedin.	a) in house rekryterare vid kritiska kompetenser istället för extern leverantör b) pipe-line funktionalitet på Linkedin för att bygga kandidatbank c) satsning på att belysa utvecklingsmöjligheter/karriärvägar inom TF genom fast och rörligt material	a) pilot pågår med konsultlösning b) pilot genomförd kopplad till fordonstjänster, nya planeras för andra klusterav tjänster c) klart under Q1 2019		4	4	4,00	2018-12-31	HR	
L6	3. Strategisk risk	6	Allt för mycket verksamhetsutveckling samtidigt	Kompetensförsörjning	Flera mål	Utvecklingsarbete tar resurser/fokus från TF kärnverksamhet vilket leder till bristande leveranser och bristande uppföljning.	TFLG	4	4	4,00		Utvecklingsinsatser hålls samman på TF och på avdelningsnivå	Hanteras av respektive avdelning			4	4	4,00	2018-12-31		
L7	1. Omvärldsrisker	7	Attack/angrepp mot våra infrastrategiska system	Kontroll på anläggningen	Flera mål		TFLG	5	4	4,47		Inventering av kritiska system för verksamhetens drift genomförs av informationssäkerhetsgruppen. Granskning utförs av att ett tillfredsställande skydd av informationstillgångar är på plats.	Hanteras av respektive avdelning			5	3	3,87	2018-12-31		
32	4. Operativa risker	TA - 3	Att trafikförvaltningen under 2018 inte klarar att leverera ett trafiksystem som uppfyller resenärernas förväntningar.	Attraktiv kollektivtrafik	Attraktiva resor Nöjda resenärer Effektiva resor Ökat kollektivt resande Tillgänglig och sammanhållen region	Risker har identifierats både inom den allmänna kollektivtrafiken samt färdtjänst- och skärgårdstrafik. Riskerna innefattar bland annat att bristande planeringsprocesser och parallella avstängningar pga infrastrukturarbeten ger kapacitetsproblem i spårtrafik och ersättningstrafik, leveransproblem inom färdtjänsten samt upphandling inom sjötrafiken.	TA	5	3	3,87	Löpande bevakning samt proaktiva åtgärder inom respektive verksamhetsområde	Uppdrag i verksamhetsplan 2018	a) TF arbetar intensivt med planering inför avstängningar mm och försöker via de avtal som finns, reducera riskerna så långt det är praktiskt möjligt. Avtalen stipulerar bland annat att trafikutövarna skall arbeta aktivt med andra transportföretag för att säkerställa att resenärerna kommer fram. b) TF driver en aktiv affärsförvaltning för gällande avtal för färdtjänsten. c) TF driver en aktiv affärsförvaltning för gällande avtal för skärgårdstrafiken i syfte att säkerställa leverans före, under och efter upphandling.	a) Löpande under de närmaste åren. b) Löpande c) Löpande	a) Kundnöjdheten är fortfarande hög i SL-trafiken med undantag för pendeltågen. Sommarens avstängningar och ersättningstrafik har hanterats utan större avvikelser och kommer att utvärderas för att dra lärdomar inför kommande avstängningar. Trafiksituationen är dock fortsatt mycket ansträngd de närmaste åren, bland annat vid Slussen. b) Leverans och kundnöjdhet varierar fortfarande och ligger under målvärdet. c) Kundnöjdheten för skärgårdstrafiken ligger på höga nivåer. Fortsatt hantering av trafikpåverkande åtgärder är inplanerat i verksamhetsplan 2019	5	3	3,87	2018-12-31	TA trafikslagssektioner	Merparten av den önskade effekten är uppnådd under 2018 men risken kvarstår 2019.
33	2. Förtroenderisk	TA-4	Att kvalitets- och leveransproblem i trafiken leder till att media, resenärer och politik beskriver vår trafik i negativa termer.	Attraktiv kollektivtrafik	Attraktiva resor Nöjda resenärer Effektiva resor Ökat kollektivt resande	Risken kan leda till att färre resenärer väljer kollektivtrafiken	TA	5	3	3,87	Risken motverkas genom en bra riskhantering av de operativa risker som kan leda till kvalitets- och leveransproblem.	Uppdrag i verksamhetsplan 2018	a) se ovan	a) se risk #32	a) se risk #32	5	3	3,87	2018-12-31	TA trafikslagssektioner	Merparten av den önskade effekten är uppnådd under 2018 men risken kvarstår 2019.
36	12. Finansiella risker	TA-7	Att trafikförvaltningen inte kan hantera biljett och betalsystemens utveckling	Attraktiv kollektivtrafik	Långsiktigt hållbar ekonomi Ett resultat i balans	Risken avser störningar dels p.g.a att nuvarande biljettsystems leverantör saknar resurser och kompetens för att genomföra förändringar eller rättning i systemet, dels p.g.a att avtalen för samtliga system går ut under den kommande femårsperioden (Access 6 år) och behöver ersättas.	TA	5	3	3,87	Löpande bevakning av utvecklingsområde samt proaktiva åtgärder.	Uppdrag i verksamhetsplan 2018	a) Tills vidare sker ingen nyutveckling i Accessystemet. b) Program är etablerat för att ersätta accessystemet samt säkra framtida biljett- och betalsystem.	N/A	a) Löpande b) Program är etablerat Programmet fortgår under 2019	5	3	3,87	2018-12-31	TA Intäkter	Merparten av den önskade effekten är uppnådd men vissa delar kvarstår

								Värdering						Grön Gult Röd		Ny värdering med hänsyn till pågående eller utförd riskhantering					• RISK = hur ej fått önskad effekt
	Riskkategori	#	Risk		Korresponderande mål enligt strategisk karta	Beskrivning av risken	Avdelning som äger risken	Effekt	Sannolikhet	Värde (effekt * sannolikhet)	Kommentar	Förslag till: rutiner, kontrollmoment, förebyggande åtgärder, avvärjande åtgärder	Konkretisering av åtgärdsförslagen - aktiviteter för att hantera riskerna (vid flera aktiviteter ange a, b, c osv)	Ange datum när aktiviterema beräknas vara klara (vid flera aktiviteter ange a, b, c osv)	Ange status för arbetet med att hantera risken (vid flera aktiviteter ange a, b, c osv)	Effekt	Sanno-likhet	Värde-effekt * sannolikhet	Datum för uppdatering av riskvärdering	Avdelning som leder arbetet med att åtgärda risken	Hur väl de åtgärder som genomförts enligt plan haft önskad effekt
56	5. Informationssäkerhetsrisk	2	Att känslig teknisk och administrativ information hamnar i orätta händer, förvanskas eller försvinner	LS ansvarsområde enligt arbetsordningen	Effektiva processer	Delar av systemstödet inom IT-objektet "Intern administration" är inte anpassade så att trafikförvaltningen kan följa reglerna för informationssäkerhet fullt ut.	LS	5	3	3,87		Genomföra nya informationssäkerhetsklassningar och sedan vidta de åtgärder som behövs för att klassningen ska kunna upprätthållas.	En informationssäkerhetsklassning har gjorts av det nya systemet för teknisk dokumentation - Athena. Därefter har analys genomförts för att hitta kritiska sidor av systemet som måste rättas till innan det sätts i skarp drift. Leverantören vidtog dessa åtgärder och arbetet har skett i enlighet med TF:s regelverk. Även den s k viewern uppfyller numera TF:s regelverk.	Arbetet genomfördes under våren 2018.		5	3	3,87	2018-12-31	LS KA	
57	4. Operativa risker /efterlevnad	3	Att TF inte följer lagen om säkerhetsskydd fullt ut.	LS ansvarsområde enligt arbetsordningen	Säker kollektivtrafik	Genomförd säkerhetsskyddsanalys ej heltäckande så att sårbarheter finns som utgör risk.	LS	5	3	3,87		a) Konsultuppdrag pågår inom LS SÄK med att ta fram säkerhets-skyddsplan och uppdatering av säkerhetsskyddsanalysen från 2015 samt säkerhetsprövning av viss personal. b) Genomför bedömning av eventuellt behov av säkerhetsskydd för kommande upphandlingar.	a) Uppdatering av den TF-övergripande säkerhetsskyddsanalysen pågår men har blivit försenad pga sjukdomsfall hos SLLs konsulter. Återstartat 6/9-18. B) Riktade säkerhetsanalyser mot fyra pågående upphandlingar genomförs varvid två har befunnits ej behöva omfattas av säkerhetsskyddskrav, medan två bör ha sådana krav.	a) Q1-2019 (skulle vara klart Q4-2018, försenat pga problem hos SLL-konsulten PwC). b) Inför som löpande arbete i kommande upphandlingar IE34 och framåt.		5	3	3,87	2018-12-31	LS SÄK	
L14	11. Personalrelaterade risker	7	Bristande koncernsamordning inom SLL	Kompetensförsörjning Grund	Organisationseffektivitet	Samordningsbrister kan leda till felaktigheter och ineffektivitet	HR	3	5	3,87	Dialog förs med övriga förvaltningar dels direkt, dels inom ramen för "Effektivare landsting"	En hög intensitet behöver vidmakthållas i kommunikationen mellan TF och LSF.	Arbete pågår inom ramen för samlokaliseringen. Beslut fattat att förvaltningarna flyttar in i befintligt skick.	2019/2020		3	5	3,87	2018-12-31	HR	
L9	11. Personalrelaterade risker	2	Bristande effekthemtagning av konsultvärving	Investering Kompetensförsörjning	Organisaitonseffektivitet Attraktiv arbetsgivare	Bristande resursplanering och ineffektivitet gör att eftersträvade effekter av konsultvärvningsarbetet inte uppnås	TFLG	5	3	3,87		Nya sektionschefer med fokus på konsultvärvningen på plats på PU fr.o.m. september. Förtsatt stöd från HR.	Hanteras av respektive avdelning			5	3	3,87	2018-12-31		
L1	3. Strategisk risk	1	Ej uppnå mål i TFP avseende marknadsandelar	Marknad och intäkter	Effektiva resor	Det pågår många infrastrukturprojekt i Stockholm, (TF, TrV respektive kommuner) Dessa kan åstadkomma trafikstörningar som leder till att resenärer väljer bilen istället för kollektivtrafik. Detta leder i sin tur till att TF:s intäkter minskar, dvs. man uppnår inte budgetmålen.	TFLG	4	5	4,47		Utveckla indikator som följer marknadsandelen månadsvis. Bättre mäta effekt av marknadsinsatser. Utveckla sammarbetet/styra operatörers marknadsinsatser. Utveckla nya kanaler för marknadskommunikation	Hanteras av respektive avdelning			3	4	3,46	2018-12-31		
10	11. Personalrelaterade risker / 12. Finansiella risker	10	Risk för att resurser inte räcker till för det nya arbetssättet för trafikupphandlingar i kombination med etablerad kategoristyrning. Att trafikförvaltningens medarbetare drabbas av resursutmattning		Ekonomi i balans	Risken är att resurerna inte räcker till, vilket leder till att upphandlingarna inte håller tillräcklig kvalitet, och försenas.	SU	5	4	4,47	Tillägg från risk 34 Inkluderar risk 23	Noggrann uppföljning av arbetssättet samt tillföra externa resurser vid behov.	a) Beslut om att pausa kategoristyrning under hösttermin 2018. b) effektivisering av arbetet i planeringsstudien E34-38 genom väldefinierade aktivitetskort och effektiv projektstyrning.	a) 2018-08-01. b) 2018-09-30		4	3	3,46	2018-12-31	SU	
55	5. Informationssäkerhetsrisk	1	Att viktig teknisk och administrativ dokumentation ej kan återfinnas	LS ansvarsområde enligt arbetsordningen	Effektiva processer	Att vår ordning på teknisk och administrativ dokumentation är så bristfällig att vi själva i vårt interna arbete inte kan arbeta på ett effektivt sätt, alternativt att dokumentation inte finns tillgänglig.	LS	4	3	3,46		Förbättrad utbildning i dokumenthantering på TF. Förverkliga en ny ordning., i nytt it-system, för hantering av teknisk dokumentation (rritningar). Se till att VIR har implementerats senast 30 juni 2018.	Arbetet med att införa ett nytt it-system för teknisk dokumentation pågår och är på väg att avslutas. Systemet är nu driftsatt. I planeringen inför 2019 ingår att förstärka fokuset på förvaltning av Webforum och alla dess tre användningsområden.	Arbetet har pågått under hela 2018.		4	3	3,46	2018-12-31	LS KA	
41	4. Operativa risker	5	K3 - fel i redovisningen och rapportering	Resultat i balans	Långsiktigt hållbar ekonomi	Bristfällig efterlevnad redovisrinrgsregelverket K3 avseende bland annat kategorisering av anläggningstillgångar. Resultateffekter.	VE	4	3	3,46	Exempel på risker: - Felaktig balansräkning pga. pågående arbeten, felaktig aktiveringstidpunkt, stora restvärden.	AC-uppdrag 2017: utbildning Ny grupp: VCP	a) Upprätta förbättrade rutiner och instruktioner för aktiveringsprocessen. b) utbilda organisationen och följa upp	a) q2 b) q4	a) Klar b) Pågår	4	3	3,46	2018-12-31	VE	
L12	3. Strategisk risk	5	TF blir uppslukat av andra operativa behov till nackdel för våra egna strategiska behov, t ex 3-partsavtal fastighetsutveckling	Anläggning	Organisationseffektivitet En attraktiv, hållbar och växande Stockholmsregion…	Långsiktiga behov blir lidande.	SU	4	3	3,46		Viktigt fortsatt fokus i samband med den kommunala dialogen för att undvika negativa konsekvenser. Omhändertagande av oundvikliga negativa konsekvenser genom omplanering. SU bevakar löpande.	a) Värna efterlevnaden av den process som omfattar de tidiga skedena och att TF inte startar genomförande före genomförd studie/analysutredning. b) Utveckla dialog med olika aktörer. Den nya investeringsprocessen ger möjlighet att ha en mer fördjupad samarbetsform i tidiga skeden. c) Bevakningsprojekt i syfte att följa omvärldsförändringar och bevaka kollektivtrafikens behov utifrån tidigare fattade överenskommelser.	a) Löpande b) Q4 2018 med hänsyn till LSF beslut om implementering. c) Pågår. T ex Sverigeförhandlingens objekt, Östlig förbindelse, Förbifart Stockholm.		4	3	3,46	2018-12-31	SU	
65	4. Operativa risker	2	Risk för intrång o/e risk/fyld exponering av data pga gamla versioner av operativsystem kan inte avvecklas	Säkra processer	Organisationseffektivitet	Vissa IT-system fungerar inte tillsammans med nya och säkra versioner av system i underliggande drittmiljö. Det blir en orsak att ha kvar gamla operativsystem som inte är säkra.	IT	3	4	3,46		a) planera och budgetera för åtgärder (ansvaret ligger inom resp FO b) följ upp att detta sker	a) effektivisera kritisk incidenthanteringsprocess (eskalering, kommunikation, mandat och åtgärskap) b) Service nivåer och prioriteringar c) utvärdera möjlighet till nyttjande av 1 (ett) repository.verktyg/system	Q3-Q4	Fokuserat förbättringsprojket specificerat och under formell uppstart. Fokuserat operativt arbete för att fånga här och nu problem	4	3	3,46	2018-12-31	IT/IT leverans/Drift Robert	
L20	4. Operativa risker	6	Risk för bristande måluppfyllnad avseende verksamhetsutveckling p.g.a. diskrepans mellan förvaltningar och resurser	Effektiva processer och Ekonomisk hushållning	Organisationseffektivitet	Etableringen av uppdrag inom ramen för VP-arbetet tenderar att leda till att resursbehovet avseende uppdragen överstiger de tillgängliga resurserna inom TF.	VE	3	4	3,46		Fortsatt utveckling av verksamhets- och ekonomistyrning med basen i en processyn för verksamhetens leverans.	a) Utveckla VP-processen och dess anvisningar med stöd för prioriteringar och effektivare resursallokering	a) Införs löpande under 2018/2019	a) Pågår	4	3	3,46	2018-12-31	VE	
19	8. Projektrelaterade risker	7	Risk för att systemstöd inte är anpassat för projektverksamhet och tillfälliga projektorganisationer	Effektiva processer och Ekonomisk hushållning	Ekonomi i balans och Organisationseffektivitet	Systemstöd som inte är anpassat till projektorganisationernas behov leder till ineffektivitet i projekten och risk för bristande kvalitet. Det handlar bl.a. om systemstöd för ekonomistyrning,planering och rapporterinuppföljning i projektprogram.	IP	3	4	3,46		Tydliggöra vilken utveckling som behövs av system och regelverk för att trafikförvaltningen effektivt ska kunna arbeta med externa leverantörer samt genomför föreslagen utveckling.	Mål: Att under 2019 ha ett infört projektstyrningsverktyg som matchar Investeringsprocessens styrningsbehov.	Kommer fortsätta under 2019. Fr.om 1 januari 2019 gäller en ny Investeringsprocess från SLL. Det är ingen idé att utveckla systemstöd innan processen är implementerad.	Systemstödsutvecklingen gällande projektledning har inte kommit igång som planerat.	3	4	3,46	2018-12-31	IP	
L24		3	Outvecklad beställarroll (undermålig ledning och styrning) Tillägg från risk L26: Implementering av nya avtalsuppläggbrister		Ekonomi i balans Attraktiv kollektivtrafik Effektiv förvaltning	Skattepengar används inte på ett klokt sätt Förbättring uteblir Kostnaderna ökar	TFLG	4	3	3,46	Minskat förtroende	Förtsatta förstärkningar vad det gäller kontraktsuppföljning och granskning avseende underhåll, investering, IT-utveckling, trafik och konsultanvändning.	Hanteras av respektive avdelning			4	3	3,46	2018-12-31		
64	4. Operativa risker	1	Risk för intrång o/e risk/fyld exponering av data pga gamla, osäkra IT-system ligger kvar	Säkra processer	Organisationseffektivitet	Vissa system borde redan vara avvecklade. En orsak är att det inte finns nog med resurser för att avveckla systemt eller konsolidera.	IT	4	5	4,47		a) planera och budgetera för åtgärder (ansvaret ligger inom resp FO b) följ upp att detta sker	a) Kortsiktiga åtgärder för att isolera miljöer som är extra osäkra b) Identifiera ytterligare områden/miljöer som är osäkra c) Långsiktigt arbete med att skapa tydligare lifecycle management planer för alla områden	Dec 2018: Förvaltningsplaner reviderade och fastställs Nov 2018: Säkerställt att samtliga förvaltningsplaner har genomförda eller planerade aktiviteter Okt 2018: Aktiviteter i projektet Behörighet och identiteter har börjat leverera lösningar för att skydda applikationer	Ökat fokus på livscykelplanering i de förvaltningsplaner som nu revideras Projekt för Behörighet och identitetshantering startat	3	3	3,00	2018-12-31	IT/IT leverans/Förvaltning Kristina	
66	9. Upphandlingsrisker	3	Risk för förtroendeskada och böter pga otillåtna och dyrbara förlängningar av avtal när upphandlingar drar ut på tiden.	Säkra processer	Organisationseffektivitet	Förutom att det kostar att hålla projekt igång under långa ledtider så behöver ofta de befintliga avtalen förl=ngas utöver tillåten tid.	IT	4	4	4,00		a) utveckla en separat eller kompletterande projektmodell för IT-projekt b) utveckla styformer för IT-projekt	Vi känner oss tveksamma till förslaget till åtgärd då vi inte tror att det är lösningen på denna risk. Vi har däremot gjort en avtalsgenomgång samt beslutat att deckera en resurs för att arbeta med en aktivitesplan samt strategi för upphandling samt avtalshantering.	Dec 2018: Avtalstatus kartlagd, upphandlingprocess genomgången, upphandlingslov etablerat 30 juni: Analysarbete klart samt plan för hösten framtagen 31 dec: Avtalshanetring under 2018 hanterad och långsiktigt plan/strategi framtagen	Större delen av arbetet utfört	3	3	3,00	2018-12-31	IT/IT leverans/Avtal Håkan	
60	2. Förtroenderisk	6	Att oegentligheter drabbar Trafikförvaltningen	LS ansvarsområde enligt arbetsordningen är att vara stöd till cheferna med utbildning och information vid behov	Organisations-effektivitet	Att Förvaltningen och dess anställda förknippas med orena affärer innebär skada på varumärket.	LS	4	3	3,46		Juridik genomför löpande utbildning för nyanställda samt utbildning på avdelsekt/grupp nivå vid efterfrågan. Utbildning sker även för det fall juridik eller IR ser behov. Eventuellt upplägg med e-learning kommer att utredas.	Utbildningar har löpande genomförts i enlighet med förslag till åtgärder.	Arbetet har pågång tunder hela 2018.		3	3	3,00	2018-12-31	Ls jur	
11	3. Strategiska risker / 13. Risk för kvalitetsbrister eller avbrott i vår leverans	11	Risk för att valår 2018 innebär forcering eller avvakta i beslutsärenden i Trafiknämnden vilket leder till förskjutna tidplaner eller bristande kvalitet i underlag.			Berör större ärenden såsom tilldelningsbeslut för färdtjänst, införande av SL tava i W4ab trafiken samt kommande trafikupphandlingar.	SU	5	3	3,87		God framtoförhållning samt fortlöpande informadopn till trafiknämnden för dessa ärenden.	Inför beredning av ärenden inför beslut eller information i trafiknämnden övervägs risker och hanteras genom anpassad beredningstid och kommunikation. Fortsatt löpande arbetssätt även efter valet.	Löpande		3	3	3,00	2018-12-31	SU	
9	11. Personalrelaterade risker	9	Risk för att avsaknad av systematisk resursplanering med tillhörande uppdragsprioritering skapar en alltför hög belastning i organisationen och kvalitetsbrister i leveranser.	Attraktiv kollektivtrafik	Organisationseffektivitet	För att säkerställa att TF genomför rätt uppdrag i rätt tid, med rätt kvalite kopplat till övergripande mål och strategiska planer behövs system för att överblicka och planera hur resurser ska användas samt metoder och modeller för att prioritera mellan uppdrag.	VE	4	3	3,46	Viktigt att samtliga avdelningar på TF är delaktiga i kravställning vid framtagande av system och metoder för resursplanering och prioritering.	System, prioriteringsmetod och arbetssätt behöver tas fram och kommuniceras. System behöver tas fram för att kunna överblicka hela TF:s behov uppdrag och deltagande för att kunna prioritera vilka uppdrag som ska genomföras när i tid.	a) Utveckla VP-processen vad gäller prioritering av FC- och AC uppdrag b) Översyn av styr- och ledarprocessen, samt utveckling av huvudprocesskarta c) Utredning / behovsanalys av eventuellt systemstöd lyfts in i vp-processen 2019 d) VE riskägare	a) q4 2018 b) ? c) q4 2018 d) q3 2018	a) Pågår b) Pågår c) Ej påbörjad d) Klar	3	3	3,00	2018-12-31	VE	
59	2. Förtroenderisk	5	Att Trafikförvaltningen i media uppfattas ge bristande leveranser vilket medför svikande förtroende för verksamheten.	LS ansvarsområde enligt arbetsordningen	Ökat kollektivt resande, Nöjda resenärer, Effektiva processer	Bristande dialog och analys av mediala risker kopplat till leveranser leder till att mediebilden av en aktivitet blir ensidigt vinklad och att TF uppfattas som inkompetenta.	LS	4	3	3,46		Utvecklade rutiner och arbetssätt i organisationen syftande till riskminimering och ökad proaktivitet vid mediehantering	Löpande utveckling av arbetssätt och rutiner	Arbete pågår kontinuerligt, risken går inte att eliminera		3	3	3,00	2018-12-31	LS Kom	
L10	2. Förtroenderisk	3	Bristande prioriteringsförmåga hos ledningen	Grund	Attraktiv arbetsgivare Ekonomi i balans Organisationseffektivitet	Ledningen förmår inte prioritera bort uppgifter inom organisationen vilket leder till bristande måluppfyllelse, ökad stress och missnöje	TFLG	3	4	3,46		Förvaltningschefen har tydligt pekat på vikten av att VE leder vidareutvecklingen av vår verksamhetsstyrning.	Hanteras av respektive avdelning			3	3	3,00			
68	13. Risk för kvalitetsbrister eller avbrott i vår leverans	5	TF får ett omfattande driftavbrott.	Säkra processer	Organisationseffektivitet	En väsentlig del av TF:s IT-baserade tjänster kan inte användas under minst en halv dag.	IT	5	3	3,87		Se över kontinuitetsplaneringen	a) Kortsiktiga åtgärder för att isolera miljöer som är extra osäkra b) Identifiera ytterligare områden/miljöer som är osäkra c) Långsiktigt arbete med att skapa tydligare lifecycle management planer för alla områden	Nov 2018: Säkerställt att samtliga förvaltningsplaner har genomförda eller planerade aktiviteter Okt 2018: Aktiviteter i projektet Behörighet och identiteter har börjat leverera lösningar för att skydda applikationer	Ökat fokus på livscykelplanering i de förvaltningsplaner som nu revideras Projekt för Behörighet och identitetshantering startat	4	2	2,83	2018-12-31	IT/IT leverans/Förvaltning Kristina	
61	4. Operativa risker / efterlevnad	7	Att Trafikförvaltningen inte kan följa Dataskyddsförordningen	LS ansvarsområde enligt arbetsordningen	Utvecklad internkontroll	Böter om TF inte kan följa Dataskyddsförordningen.som träder ikraft maj 2018. Den nya lagstiftningen avseende personuppgifter innebär nya krav på bl a gallring av personuppgifter. Ökade krav på befintliga IT-system relaterat till hanteringen av personuppgifter.	LS	5	5	5,00		Ett projekt, Operation DAskyddsförordningen, har initierat som omfattar de mest känsliga personuppgiftsbehandlingarna.	framtaget i projektet	enligt projekttidplan	projektet avslutas per 2018-12-31. DSO-funktion etablerad.	4	2	2,83	2018-12-31	LS	

								Värdering								Grön Gult Röd		Ny värdering med hänsyn till pågående eller utförd riskhantering					* Röd = hur ej fått önskad effekt
	Riskkategori	#	Risk		Korresponderande mål enligt strategisk karta	Beskrivning av risken	Avdelning som äger risken	Effekt	Sannolikhet	Värde (effekt * sannolikhet)	Kommentar	Förslag till: rutiner, kontrollmoment, förebyggande åtgärder, avvärjande åtgärder	Konkretisering av åtgärdsförslagen - aktiviteter för att hantera riskerna (vid flera aktiviteter ange a, b, c osv)	Ange datum när aktiviteterna beräknas vara klara (vid flera aktiviteter ange a, b, c osv)	Ange status för arbetet med att hantera risken (vid flera aktiviteter ange a, b, c osv)	Effekt	Sanno-likhet	Värde effekt * sannolikhet	Datum för uppdatering av riskvärdering	Avdelning som leder arbetet med att åtgärda risken	Hur väl de åtgärder som genomförts enligt plan haft önskad effekt
18	2. Förtroenderisk 13. Risk för kvalitetsbrister eller avbrott i vår leverans	3	Risk för bristfällig kommunikation	Effektiva processer och Ekonomisk hushållning	Organisationseffektivitet, Ekonomi i balans, Organisationseffektivitet	Risk för att varumärke skadas, missnöjda resenärer och andra målgrupper p.g.a. att program- och projekt inte kommunicerar på ett effektivt sätt gentemot resenärer och andra målgrupper. TF:s verksamhet kan uppfattas som flera olika verksamheter hos resenärerna och andra målgrupper, om inte kommunikationen är enhetlig. Viktigt att målgrupperna förstår varför TF utför olika arbeten (acceptanskommunikation) samt att de förstår TF:s organisation och arbetssätt tillräckligt för att förstå hur man kan kommunicera med TF.	IP	5	4	4,47		Följ upp att programmen och projekten kommunicerar i enlighet med kommunikationsverktygen i PPH.	Varje program och projekt som har resenärspåverkan har en utsedd kommunikatör sedan 2018. Detta iom att konsultstyrning slutt.	Tillsatts kontinuerligt	Då alla program har programkommunikatörer från sektion kommunikation finns en enhetlighet i kommunikation med resenärer och boende vid störningar som beror av projektverksamhet	4	2	2,83	2018-12-31	VE och sektion kommunikation	
67	12. Finansiella risker	4	Intäktsbortfall pga fel eller bristande validering i SL Access eller mobilbiljettsystemet	Säkra processer Ett resultat i balans Självfinansiering av drift och ersättningsinvesteringar	Organisationseffektivitet Ekonomi i balans	Intäktsbortfall pga fel eller bristande validering i SL Access eller mobilbiljettsystemet	IT	5	3	3,87		Fortsatt arbete enligt den modell som redan har påbörjats.	En rättning kopplad till Missing transaction är planerad i kommande releasen R19. (Prel. Plan Q2)	Nov 2018: Release R19 implementerad Okt 2018: Fokuserat arbete tillsammans med leverantör är inlett och uppföljning sker veckovis	Förbättrad stabilitet i och med R19 som var en lyckad release	4	2	2,83	2018-12-31	IT/IT leverans/Ekonomi o Intäkter Henrik	
TL R	1. Omvärldsrisker	1	Konflikter på arbetsmarknaden	Attraktiv kollektivtrafik	Effektiva resor	Särskild uppmärksamhet behöver erfarenhetsmässigt riktas mot sjötrafiken	TA	5	3	3,87		Väl genomarbetade avtal med trafikentreprenörer. Beredskap för att ordna ersättningstrafik.	TF är inte en part i de konflikter på arbetsmarknadensom avses och ordnar heller inte beredskap för ersättningstrafik. a) TA och LS kom arbetar proaktivt med bevakning av eventuella konflikter och kommunikation för att förbereda resenärerna i god tid så att de vid behov kan planera alternativa resvägar.	N/A	N/A	4	2	2,83	2018-12-31	TA trafikslagssektioner	Åtgärderna förväntas ge önskad effekt
L17	6. Likviditetsrisk / 12. Finansiella risker	3	TF får ej politiskt stöd för behov (resurs, ekonomi)			Ekonomi eller resurs ej i balans	VE	4	3	3,46		Ett strategiskt och effektivt arbete behöver fortsätta att bedrivas för att säkra en ekonomi i balans på både kort och lång sikt.	a) Budgetprocessen säkerställer TN:s förståelse för behov av medel och resurser. b) Löpande kontakter med politiken vad gäller långsiktiga behov	a) Klar b) Löpande	a) Klar b) Klar	3	2	2,45	2018-12-31	VE	

Riskkategorier

1. Omvärldsrisker
    - Nationella politiska risker
    - Terrorism och politiskt våld
    - Katastrofrisker
        - Naturkatastrofrisk
2. Förtroenderisk
3. Strategiska risker
4. Operativa risker
    - Bristande måluppfyllse
    - Ansvarsrisker
    - Avtalsrelaterade risker
    - Försäljnings- och intäktsrelaterade risker
    - Efterlevnadsrisker (“compliance”)
        - Oegentligheter, mutor eller korruption
5. Informationssäkerhetsrisker
    - Åtkomst, bevarande, tillgänglighet, etc.
    - IT-baserade risker
6. Likviditetsrisk
7. Hållbarhets- (miljö-)relaterade risker
8. Projektrelaterade risker
9. Upphandlingsrisker
    - Bästa val
    - Regelefterlevnad
10. Leverantörsrisk - uppfyller inte åtaganden
11. Personalrelaterade risker
12. Finansiella risker
13. Risk för kvalitetsbrister eller avbrott i vår leverans
14. Risker med anläggningstillgångar och fordon



Effekt = Effekt på verksamheten under den period det tar att återställa händelsen till utgångsläget.

Beakta aspekterna:
-Miljö/hälsa
-Trafikleverans
-Kundnöjdhet
-Ekonomi
-etc.

Sannolikhet = En bedömning av hur troligt det är att en händelse inträffar. Här uttrycks de inom en subjektiv skala som inte är relaterad till vissa procentsatser

Vision

Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem
som bidrar till att Stockholm är Europas mest attraktiva storstadsregion

Kollektivtrafikens mål

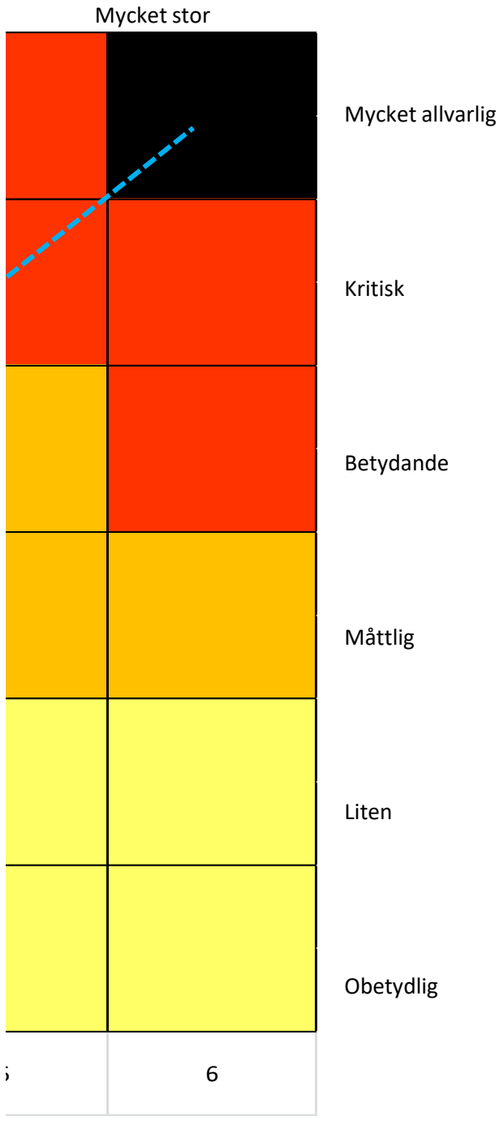
X. Attraktiva resor
Y. Effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan
Z. Tillgänglig och sammanhållen region

Resursinriktade mål

Färg	Trafikförvaltningen - tolkning	Risknivå
Svart	Avbryt arbetet och sätt in effektiva åtgärder omedelbart	Extremt hög

A. Attraktiv arbetsgivare
B. Ekonomi i balans
C. Organisationseffektivitet

	Omedelbart	
Röd	Sätt in effektiva åtgärder omedelbart	Mycket hög
Orange	Effektiva åtgärder behövs. Agera redan på kort sikt efter behov.	Hög
Gul	Riskerna måste reduceras så långt det är praktiskt möjligt	Medium
Grön	Inför ändamålsenliga kontroller på kort och medellång sikt	Låg
Ljusgrön	Övervaka och minska riskerna där det är ändamålsenligt	Mycket låg


Mycket stor
Mycket allvarlig
Kritisk
Betydande
Måttlig
Liten
Obetydlig
6

Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

RAPPORT
2019-01-24

Ärende/Dok. id.
1448252

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Trafikförvaltningens miljöredovisning 2018

Miljöbilaga till årsrapport 2018 för trafiknämnden

Stockholms läns landsting
Trafikförvaltningen
105 73 Stockholm

Leveransadress:
Lindhagensgatan 100
Godsmottagningen
112 51 Stockholm

Telefon: 08–686 16 00
Fax: 08-686 16 06
E-post: registrator.tf@sll.se

Säte: Stockholm
Org.nr: 232100-0016
www.sll.se

Besök oss: Lindhagensgatan 100. Kommunikationer: Stadshagen/Thorildsplan

Förord

Denna bilaga följer upp trafikförvaltningens miljöarbete och måluppfyllelse. Trafikförvaltningens miljömål finns i landstingets gemensamma Miljöprogram 2017-2021 och i Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län. Båda styrande programmen beslutas av landstingsfullmäktige.
Tillämpningsanvisning uppföljning av miljöprogram 2017-2021 (LS 2016-1486), styr vilka uppgifter som redovisas och hur uppgifterna ska beräknas och vägas samman för att avgöra måluppfyllelse.

Trafikförvaltningen vill tacka alla involverade avtalspartners för deras engagemang, aktiva miljöarbete och för att de bidrar med rapportering av miljödata och information för denna sammanställning.

Innehållsförteckning

Sammanfattning 4
1 Inledning 5
2 Klimatpåverkan 7
2.1 Utsläpp av växthusgaser från fordon, fastigheter och anläggningar 7
2.2 Klimatanpassning och risker 11
3 Miljömål för kollektivtrafiken 12
3.1 Ökad marknadsandel för kollektivtrafiken 12
3.2 Förnybara drivmedel 14
3.3 Energieffektivisering inom kollektivtrafiken 20
3.4 Minskade luftutsläpp av partiklar och kväveoxider 24
3.5 Miljö- och hälsofarliga kemikalier 28
3.6 Minskat buller 31
3.7 Begränsad svallpåverkan 32
4 Fastigheter och anläggningar 33
4.1 Förnybar energi i fastigheter 33
4.2 Energieffektivisering i fastigheter 35
4.3 Bygg- och anläggningsprojekt 40
4.4 Miljöanpassade byggvaror 43
5 Övrigt 45
5.1 Klimatpåverkan från tjänsteresor 45
5.2 Ekologiska livsmedel 45
5.3 Miljöledning och internt miljöarbete 46
5.4 Miljökommunikation 46
Bilaga 1. Sammanställning av mål i Miljöprogram 2017-2021 47
Bilaga 2. Tabeller 49

Sammanfattning

Stockholm växer kraftigt och kollektivtrafiken måste hålla jämna steg för att miljövänliga och punktliga resor ska kunna erbjudas även framöver. En attraktiv kollektivtrafik med begränsad påverkan på miljön är en förutsättning för att trafikförvaltningen ska kunna bidra till en hållbar utveckling i regionen.

Trafikförvaltningen arbetar systematiskt med att minska miljöpåverkan genom att förebygga och effektivisera. Miljöarbetet styrs på övergripande nivå av Stockholms läns landstings miljöprogram 2017-2021 samt Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län, vars målhorisont är 2030. Där utöver har trafikförvaltningen egna styrande strategier och riktlinjer.

Från och med år 2018 har trafikförvaltningen beslutat att ändra rapporteringsperioden. Rapportering kommer fr.o.m. 2018 och framgent att innebära ett brutet räkenskapsår med en 12-månadersperiod 1 december-30 november. Detta med anledning av skarpare krav på att inrapportering av miljö- och hållbarhetsredovisningar.

Trafikförvaltningen har en god måluppfyllnad avseende koldioxidavtryck från kollektivtrafikens fordon, samt förnybar energi i allmän- och särskild kollektivtrafik. Nuvarande trend visar även att trafikförvaltningen är på god väg att nå målet för minskning av utfasningsämnen.

Inom de övriga miljömålen är det för tidigt att dra slutsatser om måluppfyllnad och ett antal mål kräver särskilt fokus framöver för att kunna nås i tid. Exempelvis är trafikförvaltningen beroende av en beslutad klimatanpassningsplan för hela landstinget för att kunna nå målet om en organisation och arbete för klimatanpassning. Dessutom är målet om minskad energianvändning i trafiken och fastigheter en fortsatt utmaning på samma sätt som andelen bedömda byggvaror.

För mer utförlig information om utfallet av miljömålen redovisas i de olika avsnitten i denna redovisning.

För sammanställning av Stockholms läns landstings övergripande arbete med målen i miljöprogrammet för år 2018, hänvisas till SLL:s miljöredovisning.

1 Inledning

Miljöredovisningen är indelad i kapitel utifrån miljömålen i Miljöprogram 2017-2021 och Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län, även kallat Trafikförsörjningsprogrammet.

Tidigare år har trafikförvaltningen använt sig av, via licens, den externa databasen FRIDA för insamling av statistik från busstrafikutövare. Från och med 2018 års miljöredovisning används istället den egna datasystemet FRODE för samma ändamål. De främsta skälen till övergången är att få ned kostnaderna för insamling av statistik och att ha egen rådighet över utveckling av databasen. I och med övergången har även nya omräkningsfaktorer för koldioxidutsläpp och energiinnehåll för drivmedel införts i syfte att uppgradera till aktuella värden. Förändringen kan i vissa fall innebära att äldre redovisade värden (från tidigare års miljöredovisningar) har förändrats något.

I de fall uppgifter inte kan lämnas i form av kvantitativa siffror, beskrivs istället arbetet samt tidpunkt för när mer detaljerade uppgifter kan lämnas. Uppgifter om basåret 2011 är hämtade från AB Storstockholms Lokaltrafik Årsbokslut 2011, Bilaga M, Uppföljning Miljö om inget annat anges.

De viktigaste interna styrande dokumenten inom miljöområdet är Strategi för hållbar utveckling, samt Riktlinjer Miljö och Riktlinjer Buller och vibrationer.

SLL Miljöprogram 2017-2021
Miljöprogrammet är indelat i fem områden; Stockholms läns landstings plan för hållbar upphandling, Stockholms läns landstings klimatåtagande, Miljömål för hälso- och sjukvården, Miljömål för kollektivtrafiken och övriga transporter samt Miljömål för landstingets fastigheter och anläggningar. Det innehåller 15 miljömål som följs upp med totalt 24 indikatorer. Av dessa berörs trafikförvaltningen av 10 miljömål och 12 indikatorer. Målen anger den nivå hela landstinget ska uppnå.

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län
Trafikförsörjningsprogrammet är ett strategiskt dokument om regionens framtida kollektivtrafikförsörjning som bygger på den regionala utvecklingsplanen samt de nationella transportpolitiska målen. Målen i det miljöpolitiska programmet harmoniserar med trafikförsörjningsprogrammet och tillsammans säkerställer dokumenten en enhetlig miljöstyrning på både

kort och lång sikt. Syftet med trafikförsörjningsprogrammet är att fastställa långsiktiga mål för den regionala kollektivtrafiken, vilka ska ligga till grund för den kollektivtrafik som upphandlas.

Strategi för hållbar utveckling
Miljöarbetet styrs även genom trafikförvaltningens Strategi för hållbar utveckling. Den anger åtta strategiska principer för de vägval som behöver göras i arbetet med att utveckla kollektivtrafiken mot uppsatta hållbarhetsmål. Av de åtta principerna har sex bäring på trafikförvaltningens miljöarbete:

1. Målsättningar och krav avseende miljö, hälsa och socialt ansvar ska beaktas i affärsprocessens alla steg.
2. Förebygga och minska negativ påverkan på människors hälsa och miljö.
3. Förebygga och minska onödig resursförbrukning.
4. Krav avseende buller och vibrationer ska följas vid alla beslut om infrastruktur eller trafik. Buller i befintlig miljö ska åtgärdas enligt förvaltningens beslutade prioritetsordning.
5. Uteslutande använda el från förnybara källor samt ersätta fossila bränslen med förnybara. Bränslen som framställs ur avfall ska prioriteras.
6. Krav och målsättningar på energieffektivitet ska beaktas och beskrivas inför all ny-, om- och tillbyggnad samt vid inköp av nya fordon och fartyg.

Riktlinjer
Riktlinjer Miljö beskriver hur trafikförvaltningen ska arbeta med och ställa krav inom miljö och energi. Riktlinjer Buller och vibrationer säkerställer ett likartat arbetssätt avseende buller. Riktlinjerna visar på trafikförvaltningens tolkning av till exempel hur bullerberäkningar och mätningar ska utföras. Riktlinjerna säkerställer arbetssätt utifrån miljömålen, Stockholms läns landstings styrande dokument inom hållbar utveckling och strategierna, samt säkerställer egenkontroll enligt miljöbalken. Riktlinjerna skapar även en samsyn med myndigheter och andra intressenter kring tolkningar.

2 Klimatpåverkan

Klimatförändringen är en av de svåraste miljöfrågor människan står inför. Det är därför av största vikt att minska utsläppen av koldioxid och andra växthusgaser. Kollektivtrafiken är den del av landstingets verksamhet som använder mest energi och den står för en stor del av landstingets utsläpp av växthusgaser. Även elektricitet, värme och kyla som används i fastigheter och anläggningar samt byggprojekt står för betydande, indirekta utsläpp av växthusgaser.

2.1 Utsläpp av växthusgaser från fordon, fastigheter och anläggningar

Stockholms läns landstings miljöprogram 2017-2021		
Mål 1	**Indikator**	**Måltal**
År 2021 har landstingets utsläpp av växthusgaser minskat med minst 50 procent i jämförelse med år 2011 och med minst 75 procent jämfört med 1990.	1.1 Klimatpåverkan från utsläpp av växthusgaser, ton koldioxidekvivalenter.	Utsläppen ska minska med minst 50 procent till år 2021 jämfört med år 2011 och med minst 75 procent jämfört med 1990.

Beskrivning: Utsläppsminskningarna avser den beräknade, sammanlagda effekten av mål i miljöprogrammet (enligt ovan). Därtill minskar landstinget även klimatpåverkan från konsumtion och produktion, vilket dock inte ingår i beräkningen här.

Utsläpp från fordon

Stockholms läns landsting har mål för att minska utsläppen av växthusgaser. Utsläppsminskningarna avser den beräknade, sammanlagda effekten av mål i miljöprogrammet. Därtill minskar landstinget även klimatpåverkan från konsumtion och produktion, vilket dock inte ingår i beräkningen här. I tabell 1 visas utsläpp av koldioxid från verksamhetens fordonstransporter och förändring relaterat till personkilometer jämfört med föregående år och basåret 2011.

Tabell 1. Utsläpp av koldioxidekvivalenter(CO_2-e) från fordonstransporter och förändring relaterat till personkilometer jämfört med föregående år och basåret 2011.

Trafikslag	**Basår: 2011**	**2017**	**2018**
Busstrafiken			
Utsläpp [ton CO_2-e]	168 190	61 390	59 960
Personkilometer	1 792 000 000	1 899 000 000	1 880 000 0000
Utsläpp [g/pkm]	94	32	32
Förändring	-	- 66 %	- 66 %
Sjötrafikens passagerartrafik			
Utsläpp [ton CO2-e]	26 050	22 780	24 020
Personkilometer	42 439 452	47 010 833	51 064 498
Utsläpp [g/pkm]	614	485	470
Förändring	-	-21 %	-23 %
Sjötrafikens helikoptertransporter			
Utsläpp [ton CO2-e]	-	86	93
Sjötrafikens godstrafik			
Utsläpp [ton CO2-e]	315	312	343
Tonkilometer	119 955[1]	158 510	181 713
Utsläpp [g/tkm]	2 625	1 968	1 888
Förändring	-	-25 %	-28 %
Färdtjänsten			
Utsläpp [ton CO2-e]	13 400	10 350	9 560[2]
Personkilometer	84 716 192	91 301 013	91 942 864
Utsläpp [g/pkm]	158	113	104
Förändring	-	- 28 %	-34 %
Totala utsläpp från trafiken [ton CO2-e]	**207 960**	**94 840**	**93 880**

[1] Kompletterade uppgifter from 2018 års miljöredovisning

[2] Reduktionsplikt för färdtjänstens drivmedel sedan 2018-07-01. Redovisningen bygger på riksgenomsnittet 19,3 procentuell reduktion av växthusgasutsläpp från diesel respektive 2,6 procentuell reduktion från bensin. Antagande görs dels om samma andel inblandning av förnybart som den procentuella reduktionen, dels att den representerar hela 2018.

Från och med år 2018 använder trafikförvaltningen Energimyndighetens emissionsfaktorer[3] för genomsnittliga växthusgasutsläpp (koldioxidekvivalenter, CO_2-e) vid förbrukning av drivmedel för transporter. Energimyndighetens emissionsfaktorer tar hänsyn till olika drivmedel ur ett livscykelperspektiv, utgör en öppen källa från en nationell myndighet vilket skapar transparens och jämförbarhet mellan aktörer. För att kunna jämföra mellan åren har växthusgasutsläppen från tidigare år räknats om med Energimyndighetens emissionsfaktorer, hela tiden baserat på faktorerna från ett år bakåt i tiden, då dessa faktorer presenteras med en eftersläpning på några månader. Växthusgasutsläppen från år 2017 beräknas därmed med emissionsfaktorerna från år 2016, osv bakåt. Undantaget år 2011, som nyttjar emissionsfaktorer från 2011.

Uppgifter för färdtjänsten skiljer sig åt från tidigare år med anledning av att regeringen införde reduktionsplikt för diesel och bensin i Sverige i juli 2018. Se vidare i kapitel 3.2.

Utsläpp från fastigheter
Växthusgasutsläpp relaterat till el-, kyla- och värmeförbrukning i trafikförvaltningens fastigheter redovisas inte i denna rapport, men ingår som underlag i beräkningarna för Mål 1 i SLL:s miljöredovisning.

Köldmedier
Ett köldmedium är en energibärare som används för att transportera värme från till exempel ett kylrum till omgivningen. För trafikförvaltningens del hanteras köldmedier i lokaler, ställverk, signalsystem, fordon samt IT-, tele- och radioinfrastruktur. Installerad mängd och läckage av köldmedier redovisas som koldioxidekvivalenter (CO_2-e).
Användning av köldmedier ökar med ökande krav på arbetsmiljö och komfort i fordon och lokaler. Denna utveckling och en tidigare uppfattning om att små anläggningar inte behöver redovisas, gör att uppgifterna skiljer sig från tidigare redovisningar. Trafikförvaltningen arbetar kontinuerligt för att alla anläggningar och alla läckage av köldmedier ska redovisas. I tabell 2 redovisas användning och läckage av köldmedier i trafikförvaltningens verksamhet.

[3] ER 2018:17 Drivmedel 2017 redovisning av uppgifter enligt drivmedelslagen och hållbarhetslagen

Tabell 2. Användning av köldmedier i trafikförvaltningens verksamhet (läckage = påfyllt – eventuellt omhändertaget).

Köldmedier (ton CO_2-e)	**2017**		**2018**	
	Mängd	Läckage	Mängd	Läckage
Buss	i.u.	i.u.	i.u.	720,9*
Tunnelbana	i.u.	i.u.	313,2	5,64
Pendeltåg	i.u.	i.u.	252,5	2,1
Lokalbanevagnar	i.u.	i.u.	435,9	8,9
Fartyg	i.u.	i.u.	i.u.	313
Fastigheter	3 231	54,3	3 871,4	21,9
Ställverk	1 438	59,3	i.u.	i.u.
Signalsystem	i.u.	i.u.	i.u.	i.u.
IT/radio/tele	i.u.	i.u.	i.u.	i.u.
Summerad installerad mängd			4 256 ton CO_2-e	
Läckage			**1 072 ton CO_2-e**	

* Siffran omfattar endast bussar i Norrtälje och på Södertörn

Här krävs planering och samarbete med alla parter som hanterar köldmedier som används i verksamheten, så att volymer kan redovisas på ett korrekt sätt. Först därefter är det aktuellt att bedöma minskning av koldioxidavtrycket från köldmedieanvändning.

2.2 Klimatanpassning och risker

Stockholms läns landstings miljöprogram 2017-2021		
Mål 2	**Indikator**	**Måltal**
År 2021 arbetar landstinget systematisk och effektivt med klimatanpassning	2.1 Landstinget har en organisation för klimatanpassning och arbetar enligt en beslutad klimatanpassningsplan	Berör inte trafikförvaltningen förrän landstingets klimatanpassningsplan är färdig

Beskrivning: Initialt sker ett arbete med att identifiera kritiska faktorer och verksamheter samt synergier på kort och på lång sikt, samt att upprätta förslag på åtgärder som sedan revideras årligen under programperioden. Arbetet utgör underlag för en klimatanpassningsplan som beslutas 2018. Därefter implementerar landstingets verksamheter planen och arbetar systematiskt och effektivt med klimatanpassning

Status klimatanpassningsplan SLL

Landstingsstyrelsens förvaltning har i samarbete med SLL Säkerhet och beredskap ansvar för att ta fram en övergripande klimatanpassningsplan för hela landstinget, i enlighet med SLL Miljöprogram 2017-2021. Som ett första steg har landstinget gjort en nulägesanalys av hur pass klimatanpassat landstinget är i dagsläget. Arbete pågår med att slutföra den landstingsövergripande planen.

3 Miljömål för kollektivtrafiken

Stockholms län har för närvarande en befolkningsökning som ligger på omkring 35 000 – 40 000 invånare per år. Befolkningstillväxten innebär en generellt ökad belastning på trafiksystemet. Redan nu är det trångt på vägar och spår, särskilt i de centrala delarna och under rusningstrafik. I Stockholms län reser varje dag över 800 000 resenärer med allmänna kollektiva transportmedel som tunnelbana, buss, pendeltåg, lokalbana och fartyg eller med den särskilda kollektivtrafiken. Enligt den senaste resvaneundersökningen, RVU 2015, står kollektivtrafiken under vardagar för ungefär hälften av alla motoriserade resor som görs i länet.

3.1 Ökad marknadsandel för kollektivtrafiken

Stockholms läns landstings miljöprogram 2017-2021		
Mål 7.	**Indikator**	**Måltal**
Landstinget arbetar för att kollektivtrafik, gång, cykel och digitala möten ska öka så att övriga motoriserade resor minskar. Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna har ökat år 2021 i jämförelse med år 2011	7.1 Resvaneundersökningar om resor med cykel och gång samt digitala möten 7.2 Kollektivtrafikens marknadsandel i procent	Ökning av gång, cykel och digitala möten Kollektivtrafikandelar ska öka enligt gällande trafikförsörjningsprogram för Stockholms län

Beskrivning: Resvaneundersökningar för länets medborgare följer upp andelen resor med cykel och gång samt digitala möten. Digitala möten är till exempel telefon- och videomöten som ersätter resor med tåg, flyg eller bil och innefattar även telemedicin.

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län			
Fokusområde Konkurrenskraftigt	**Basår 2015***	**Måltal 2020**	**Måltal 2030**
Indikator: Kollektivtrafikens marknadsandel av de motoriserade resorna	49 %	51,5 %	54 %

*Resvaneundersökning 2015. Resultatet från nästa resvaneundersökning publiceras 2020.

Trafikförvaltningens viktigaste miljömål är att den allmänna kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna i länet ökar. Detta bidrar både till lägre utsläpp och till en minskad trängsel. Kollektivtrafikens marknadsandel följs upp genom resvaneundersökningar där andelen resor med motoriserade färdmedel, gång, cykel samt digitala möten för länets medborgare undersöks. Enligt den senaste rapporten ”Resvanor i Stockholms län 2015” var kollektivtrafikens marknadsandel av de motoriserade resorna med bil och kollektivtrafik 49

procent år 2015. En ny resvaneundersökning kommer att genomföras år 2019 och resultaten presenteras år 2020.

Växande stad och ökat resande
En av trafikförvaltningens uppgifter är att planera för framtida kollektivtrafikbehov. Stockholm växer kraftigt och kollektivtrafiken måste anpassas efter det. År 2030 beräknas antalet invånare i regionen ha ökat från dagens drygt 2,2 miljoner till närmare 2,9 miljoner. En ökad befolkningsmängd innebär ett ökat tryck på trafiksystemen i länet. När Stockholm växer måste därför kollektivtrafiken hålla jämna steg för att miljövänliga, punktliga och tillgängliga resor ska kunna erbjudas även framöver. Ur ett hållbarhetsperspektiv är en väl fungerande och utbyggd kollektivtrafik en förutsättning för att säkra hållbar utveckling, både miljömässigt och socialt.

Några exempel på arbete som syftar till att göra kollektivtrafiken mer attraktiv för att öka marknadsandelen av de motoriserade resorna:

- Under 2018 påbörjades en revidering av Riktlinje Planering av kollektivtrafiken i Stockholms län, RiPlan. Riktlinjen reglerar bland annat hur många bostäder som måste byggas för att det ska bedömas som ett tillräckligt resenärsunderlag för att trafikförvaltningen ska börja trafikera området. Det är viktigt att kollektivtrafiknätet anpassas i tid och finns tillgänglig i nya stadsdelar så att nyinflyttade väljer kollektivtrafiken istället för bilen.
- Pendelbåtstrafiken skapar nya resvägar som kan korta av restid, avlastar gatu- och vägnät och ibland andra kollektivtrafikslag. Ett stadigt ökande antal resenärer har gett trafikförvaltningen möjlighet att öka turtäthet och sträckning på två av fyra pendelbåtlinjer.
- Under 2018 har ett arbete påbörjats med att ta fram en ny trafikplan som har 2050 som horisontår, planen beräknas bli klar under 2020. Den huvudsakliga frågan att besvara i den nya trafikplanen är hur kollektivtrafiken i regionen bör planeras för att nå målen i RUFS 2050[4] samt nuvarande och kommande trafikförsörjningsprogram.

[4] Den Regionala utvecklingsplanen 2050

3.2 Förnybara drivmedel

Stockholms läns landstings miljöprogram 2017-2021		
Mål 8.	**Indikator**	**Måltal***
År 2021 sker landstingets transporter till 95 procent med förnybara drivmedel	8.1 Andelen förnybar energi för transporter, i procent	95 procent år 2021
Beskrivning: Omfattar kollektivtrafik på land, det vill säga busstrafik, spårtrafik och färdtjänst samt kollektivtrafik till sjöss. Målet innefattar även egna fordon samt andra betydande transporter som landstinget upphandlar. Måltalet avser energiinnehåll (kilowattimmar) i det drivmedel som används.		

*Måltalet avser energiinnehåll (kilowattimmar) i det drivmedel som används

Klimatförändringen är en av de svåraste utmaningarna som människan står inför. Det är därför av största vikt att minska utsläppen av koldioxid och andra växthusgaser. Till 2030 är målet i trafikförsörjningsprogrammet 100 procent förnybar energi för all kollektivtrafik, både på land och till sjöss.
SL:s busstrafik står för den största förbrukningen av biodrivmedel inom kollektivtrafiken i Sverige[5]. Vid övergången till förnybara drivmedel har trafikförvaltningen arbetat utifrån en drivmedelsstrategi som bygger på att använda flera olika drivmedel. Syftet med strategin är att driva utvecklingen av förnybara drivmedel samtidigt som det är ett sätt att minska riskerna.

Biodiesel kan antingen bestå av HVO (Hydrerad Vegetabilisk Olja) som baseras på restprodukter eller av RME (Rapsmetylester) som huvudsakligen baseras på grödobaserad råvara. HVO är ett mycket efterfrågat drivmedel eftersom det går att använda i alla dieselmotorer utan omställning. Efterfrågan ökar mer än bränslebolagen har kapacitet att leverera, risken är därför stor för att priset kommer öka, i denna prisökning spelar också en förväntad brist på råvara in. Det finns även en farhåga att förändringar i lagstiftningen avseende ingående komponenters klassning och spårbarhet under en övergångsperiod kan minska tillgången av ”godkänd” HVO på marknaden. Det finns även en risk för att tillgången på RME på sikt kan begränsas av hårdare EU-lagstiftning avseende markanvändning. Eftersom RME är baserad på grödor konkurrerar den med livsmedelproduktionens behov av mark.

Sammanfattning

I tabell 3 ses en sammanställning av andelen förnybar energi per trafikslag samt en total summering som redovisar nyckeltal i förhållande till mål 8. Trenden för

[5] SKL öppna jämförelser

år 2018 är oförändrad jämfört med år 2017. Analysen av orsaker bedöms framförallt vara att:

- Busstrafiken använt en betydligt högre andel RME under år 2018 (68 procentig ökning) medan andelen HVO kraftigt har minskat (43 procentig minskning) jämfört med år 2017. Detta har med prisutvecklingen mellan de olika biodrivmedlen. RME innehåller i dagsläget 5 procent fossil energi.
- En av SL:s trafikutövare har varit tvungen att använda fossil diesel under en tvåveckorsperiod under hösten 2018.
- Färdtjänstens taxifordon tankar på publika drivmedelsstationer, vilken omfattas av reduktionsplikt för diesel och bensin i Sverige fr.o.m. juli 2018, vilket gör att det ser ut som andelen förnybart inom färdtjänsten har minskat med 11 procent jämfört med 2017

I nuläget är det i huvudsak nationella och internationella styrmedel och prisutvecklingen inom drivmedelsbranschen som är avgörande för att nå målet om andel förnybar energi inom sjötrafiken och färdtjänsten.

Tabell 3. Andel förnybar energi inom den allmänna och särskilda kollektivtrafiken, samt inom spårunderhåll som ingår i beräkning av måluppfyllelsen för mål 8.

Trafikslag	**Basår: 2011**	**2017**	**2018**
Busstrafiken (exkl. ersättningstrafik)	44 %	97 %	97 %
Spårtrafiken: pendeltåg, tunnelbana och lokalbanor	100 %	100 %	100 %
Särskild kollektivtrafik: färdtjänsttaxi, närtrafik och rullstolstaxi	24 %[6]	52 %	41 %[7]
Sjötrafiken: persontrafik med egna och entreprenörers fartyg	3 %	16 %	17 %
Egna och entreprenörsägda spår- och arbetsfordon för spårunderhåll	-	5 %	4,5 %
Total andel förnybart drivmedel baserat på energiinnehåll	**61 %**	**91 %**	**91 %**

Nedan följer korta beskrivningar av åtgärder som genomförts inom området förnybar energi inom de olika trafikslagen under året.

Busstrafiken

[6] Basårsvärdet har beräknats om efter granskning och kvalitetskontroll.

[7] Statistiken avser en schablonberäkning baserat på massbalans i hela landet, fr.o.m. 18-07-01 19,3 procentuell reduktion av växthusgasutsläpp från diesel respektive 2,6 procentuell reduktion från bensin. Antagande görs dels om samma andel inblandning av förnybart som den procentuella reduktionen, dels att den representerar hela 2018.

Sedan början av 2017 drivs 100 procent av bussflottan på förnybara drivmedel. Det är dock viktigt att skilja på andel bussar som drivs med förnybart drivmedel och andelen förnybar energi i drivmedlen. Vissa förnybara drivmedel innehåller 5 procent fossil andel (RME och etanol). Under hösten 2018 fick en av SL:s trafikutövare problem med leveranser av biodieseln RME på grund av driftproblem hos drivmedelsleverantören. Under en tvåveckorsperiod har därmed bussarna i Norrtäljeavtalet drivits med fossil diesel. Av dessa anledningar redovisas inte 100 procent förnybart för busstrafiken.

Sjötrafiken
Omställning till förnybara drivmedel till sjöss har nu blivit ett naturligt nästa steg efter framgångarna inom bussflottan. Att omställningen kommer i detta senare skede beror dels på att drivmedlet HVO nu kommit på marknaden, vilket sjötrafiken är hänvisad till, och dels av skattetekniska skäl som gör förnybara drivmedel dyrare inom sjötrafiken. Övergång till förnybart drivmedel är ett viktigt politiskt beslut. Sjötrafiken beräknas att nå målen som är beslutade i Waxholmsbolagets drivmedelsplan.
Genom samverkan med Stockholms stad och strävan efter en mer miljöanpassad sjötrafik har Waxholmsbolaget en målsättning att fartyg som lägger till mer än 15 minuter ska ha tillgång till landström. Detta innebär då att det inte behövs en förbränningsmotor för att generera underhållsel. Man sparar då drivmedel och sänker bullernivån. Insatsen förutsätter dock ett aktivt val av en hållbart producerad el. Vid upprustning av fartygen övervägs alltid byte till motorer som uppfyller strängare krav och renare drift.

Färdtjänsten
Redovisade uppgifter för färdtjänsten skiljer sig åt från tidigare år och det ser ut som andelen förnybart drivmedel har minskat betydligt. Detta beror på att regeringen införde reduktionsplikt för diesel och bensin i Sverige i juli 2018. Detta får till följd att färdtjänsten endast kan redovisa riksgenomsnitt för andel förnybart drivmedel i diesel och bensin även om den faktiska inblandningen i drivmedlet är högre. Detta nya sätt att redovisa drivmedel är överenskommet inom branchorganisationen Svensk Kollektivtrafiks miljönätverk. Syftet är att alla Sveriges kollektivtrafikmyndigheter ska kunna redovisa en förnybar andel i respektive drivmedel oavsett faktisk inblandning lokalt/geografiskt.

Spårtrafiken
Elenergin för tågdriften är 100 procent förnybar sedan många år tillbaka. När det gäller elförsörjning till stationer och depåer finns ett antal olika fastighetsägare och parter som har egna elabonnemang. Förutom

trafikförvaltningen finns det flera andra ägare av stationer inom pendeltågstrafiken så som Trafikverket, Jernhusen och Swedavia. Rådigheten över de pendeltågsstationer som ligger i angränsade län har respektive kollektivtrafikmyndighet.

Spår- och arbetsfordon för spårunderhåll

SL äger ca 80 spårbundna arbetsfordon. Utöver dessa har entreprenörerna cirka 120 egna fordon, totalt ca 200 spårbundna arbetsfordon.

Nedan ses tabeller med sammanställningar av drivmedelsförbrukning och elförbrukning, samt andel förnybart per trafikslag.

Tabell 4. Drivmedelsförbrukning för busstrafiken uppdelat på typ av drivmedel.

	Basår: 2011	**2017**	**2018**
Personkilometer	1 792 000 000	1 899 000 000	1 880 000 000
Drivmedels- och elförbrukning			
Diesel [l] (5 % RME)	35 899 257	1 960	59 734
RME [l] (100 %)	3 338 647	21 786 130	36 651 588
HVO [l]	0	26 570 313	15 206 773
Etanol [l]	35 511 540	14 057 937	11 444 269
Biogas [Nm³]	6 335 942	14 133 339	13 396 098
Elektricitet [MWh]	0	0	111
Andel förnybart drivmedel baserat på energiinnehåll	44 %	97 %	97 %

Tabell 5. Drivmedelsförbrukning för färdtjänsten uppdelat på fossilt och förnybart drivmedel.

	Basår: 2011	**2017**	**2018**[8]
Personkilometer	84 716 192	91 301 013	91 942 864
Drivmedelsförbrukning			
Fossilt drivmedel [l alt. Nm³]	3 515 468	2 346 954	2 959 426
Förnybart drivmedel [l alt. Nm³]	1 184 138	2 614 770	1 994 300
Andel förnybart drivmedel [volym-%]	25 %	53 %	40 %

[8] Beräknat utifrån uppgifter om genomsnittlig drivmedelsförbrukning från Transportstyrelsens fordonsregister för de vanligast förekommande fordonsmodellerna inom varje drivmedelstyp, samt antagande att alla taxifordon kör lika mycket åt Färdtjänsten.

Tabell 6. Drivmedelsförbrukning för skärgårds- och pendelbåtstrafiken uppdelat på typ av drivmedel. Omfattar både egna och externa fartyg.

	Basår: 2011[9]	**2017**	**2018**
Personkilometer	42 439 452	47 010 833	51 064 499
Drivmedels- och elförbrukning			
Diesel[10] [l]	7 465 010	6 496 486	6 871 077
RME [l] (100 %)	297 890	104	0
HVO [l]	0	1 272 319	1 424 212
Elektricitet [MWh]	0	i.u.	161
Andel förnybart drivmedel baserat på energiinnehåll	4 %	16 %	17 %

Tabell 7. Drivmedelsförbrukning för godstrafiken uppdelat på typ av drivmedel.

	Basår: 2011[11]	**2017**	**2018**
Tonkilometer	119 955	158 510	181 713
Drivmedelsförbrukning			
Diesel[12] [l]	90 040	89 000	98 196
RME [l] (100 %)	3 960	0	0
HVO [l]	0	18 800	20 726
Andel förnybart drivmedel baserat på energiinnehåll	0 %	16 %	17 %

Tabell 8. Drivmedelsförbrukning för helikoptertransporter inom skärgårdstrafiken av fastboende vid isläge.

	Basår: 2011	**2017**	**2018**
Jetbränsle [l]	-	31 860	34 425
Andel förnybart drivmedel baserat på energiinnehåll	-	0 %	0 %

[9] Personkilometer och drivmedelsvolymer för basåret har räknats om efter granskning och kvalitetskontroll.
[10] Omfattar både Diesel MK1 och MK3
[11] Från och med 2018 finns basårsvärde för godstrafiken.
[12] Omfattar den fossila dieseln från både Diesel MK1 och MK3

Tabell 9. Andel förnybar energi och energislag inom spårtrafiken.

	Basår: 2011	**2017**	**2018**
Personkilometer	3 279 000 000	4 033 000 000	4 220 000 000
Pendeltåg	100 %	100 %	100 %
Tunnelbana	100 %	100 %	100 %
Lokalbanor	100 %	100 %	100 %
Andel förnybart totalt	100 %	100 %	100 %

Tabell 10. Drivmedelsförbrukning för spår- och arbetsfordon för spårunderhåll uppdelat på bränsleslag.

	Basår: 2011	**2017**[13]	**2018**
Diesel Mk1 [l] (100 % fossil)	-	28 882	36 118
HVO [l] (inblandat i diesel i publika mackar)	-	6 806	6 524
Ecopar [l] (100 % fossil)	-	98 133	100 155
Andel förnybart drivmedel baserat på energiinnehåll	-	5 %	4,5 %

[13] Värden för år 2017 har beräknats om efter granskning och kvalitetskontroll.

3.3 Energieffektivisering inom kollektivtrafiken

Stockholms läns landstings miljöprogram 2017-2021		
Mål 9.	**Indikator**	**Måltal**
Energianvändningen för kollektivtrafiken har minskat med 10 % år 2021 och med 15 % år 2030 i jämförelse med år 2011	Energianvändning för kollektivtrafik per personkilometer	Ska ha minskat med 10 % år 2021 och med 15 % år 2030 i jämförelse med år 2011

Beskrivning: Kollektivtrafik med buss, till sjöss samt spårtrafik omfattas och bidrar i olika grad till att uppnå målet. Trafikförvaltningen fastställer specifika riktvärden för respektive trafikslag.

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län			
Fokusområde miljöanpassat	**Måltal**		
Indikator: Energieffektivisering i allmän kollektivtrafik på land och vatten samt särskild kollektivtrafik	2015	2021	2030
	+5 %*	-10 %	-15 %

*Mellan 2011–2015 ökade energianvändning per personkilometer. Personkilometer är ett mått på trafikarbete – antal resenärer multiplicerat med resornas längd.

Från och med år 2018 använder trafikförvaltningen Energimyndighetens värmevärden för beräkning av energiinnehåll i drivmedel. Energimyndighetens uppgifter utgör en öppen källa från en nationell myndighet vilket skapar transparens och jämförbarhet mellan aktörer. Värmevärdena skiljer sig dock ytterst marginellt åt jämfört med tidigare använda nyckeldata och bedöms ligga väl inom felmarginalen för de uppgifter om drivmedelsförbrukning som rapporteras in till trafikförvaltningen. Därför görs i detta fall inga omräkningar av tidigare års energiinnehåll.

Sammanfattning

I tabell 11 ses en sammanställning av energianvändning per trafikslag och per personkilometer samt en total summering som redovisar nyckeltal i förhållande till mål 9. En något minskad total energianvändning kan konstateras jämfört med år 2017. Analysen av orsaker bedöms framförallt vara att de nyare bussavtalen innehåller högre krav om energieffektivisering än tidigare avtal, samt att spårtrafiken har haft en procentuellt sett högre ökning av antalet personkilometer i jämförelse med den ökade energianvändningen.

Tabell 11. Total energianvändning per trafikslag och per personkilometer, samt summering av total energianvändning per personkm för allmän kollektivtrafik på land och vatten samt särskild kollektivtrafik.

	Basår: 2011	**2017**	**2018**
Busstrafiken			
Total energianvändning [MWh]	654 420	678 860	685 640
Total energianvändning per personkm [kWh/pkm]	0,365	0,357	0,365
Färdtjänsten			
Total energianvändning [MWh]	45 670[14]	48 050	48 150
Total energianvändning per personkm [kWh/pkm]	0,539	0,526	0,524
Sjötrafiken persontrafik			
Total energianvändning [MWh]	77 180[15]	76 800[16]	82 690
Total energianvändning per personkm [kWh/pkm]	1,819	1,634	1,619
Spårtrafiken			
Total energianvändning [MWh]	396 600	435 000	437 500
Total energianvändning per personkm [kWh/pkm]	0,121	0,108	0,104
Total energianvändning per personkm för allmän kollektivtrafik på land och vatten samt särskild kollektivtrafik [kWh/pkm]	0,226	0,204	0,201
Minskad energianvändning i kollektivtrafiken (%)	-	-10 %	-11 %

I tabell 12 redovisas energianvändning för godstrafik och helikoptertransporter. Dessa redovisas separat då uppgifterna inte ingår i beräkning av målen för energieffektivisering i allmän kollektivtrafik på land och vatten samt särskild kollektivtrafik.

[14] Basårsvärdet har beräknats om efter granskning och kvalitetskontroll.
[15] Basårsvärdet har beräknats om efter granskning och kvalitetskontroll.
[16] Omräknat efter granskning och kvalitetskontroll.

Tabell 12. Total energianvändning for godstrafik per tonkilometer och helikoptertransporter. Dessa ingår inte i beräkning av mål 9 i Miljöprogram 2017-2021 eller i Fokusområdet miljöanpassat i Regionalt trafikförsörjningsprogram i Stockholms län.

	Basår: 2011	2017	2018
Sjötrafiken godstrafik			
Total energianvändning [MWh]	935[17]	1 060[18]	1 180
Total energianvändning per tonkilometer [kWh/tkm]	7,797	6,673	6,466
Sjötrafiken helikoptertransporter[19]			
Total energianvändning [MWh]	-	306	330

Nedan följer korta beskrivningar av energieffektiviseringsåtgärder som genomförts i de olika trafikslagen inom kollektivtrafiken under året.

Energieffektivisering i busstrafiken

Vid de senast genomförda bussupphandlingarna ställdes krav på 20 procent energieffektivisering, vilket är en skärpning från tidigare upphandlingar där kraven har legat först på 10 procent och sedan på 15 procent. Det är upp till operatören vilka åtgärder som väljs för att genomföra effektiveringen. Exempel på energibesparande åtgärder är sparsam körning, ruttoptimering, innovativ teknik (ex elhybrider) och antal passagerare i bussarna.

Elbussutredning

Det finns en stor potential att minska energiförbrukningen i dagens bussar. Trafikförvaltningen har sedan 2016 bedrivit ett omfattande utredningsarbete avseende eldrift av bussar. Syftet är att utreda om elbussar är ett bra alternativ för att minska energianvändning, buller och lokala utsläpp inom kollektivtrafiken i Stockholms län. Utredningen utgår från de elektriska lösningar som finns kommersiellt tillgängliga och omfattar bland annat olika tekniker för laddning såsom depåladdade, ändhållplatsladdade eller trådladdade bussar. I utredningen presenteras tre scenarier för olika grad av elektrifiering samt vilken teknik och infrastruktur som krävs. Målet är att utredningen ska belysa de viktiga vägvalen och koppla dem till risker och möjligheter som elbusstrafik kan ge. Dessutom beskrivs den ekonomiska aspekten och vilken elektrisk kapacitet som krävs för de olika teknikerna. I

[17] Från och med 2018 finns basårsvärde för godstrafiken.
[18] Omräknat efter granskning och kvalitetskontroll.
[19] Uppgifter för personkilometer i helikoptertransport för sjötrafikens räkning finns inte tillgängliga. Ingår inte i beräkningen på målet.

början av 2019 kommer politikerna fatta ett inriktningsbeslut avseende framtida bussupphandlingar.

Energieffektivisering i sjötrafiken
Sjötrafikens entreprenörer arbetar aktivt för att minska energianvändningen i trafiken. Det rör sig till exempel om utbildning i sparsam körning, värmereglering både med hjälp av ny teknik och ändrade rutiner, samt återvinning av värme från motorer. Resultatet av alla dessa aktiviteter är inte ännu utvärderade, men det finns noteringar på minskad bränsleförbrukning på 3,7 procent respektive 5,3 procent efter enskilda insatser.

Nytillskott i fartygsflottan - Yxlan
Ett nytillskott i Waxholmsbolagets fartygsflotta levererades under hösten 2018. Yxlan är det första fartyget hos Waxholmsbolaget som levererats med både energi- och materialdeklaration samt en skrotningsplan. För att begränsa miljöpåverkan och minska energiåtgången är fartyget försett med dieselelektrisk hybriddrift. Detta innebär att fartygets dieselgeneratorer kompletteras med batterier. Generatorerna kan köras på förnybart drivmedel och uppfyller den senaste standarden för marina motorer, IMO Tier III, som ger betydligt renare drift. Fartyget är dessutom väl isolerat, inrett med hållbara material och uppfyller i princip alla landstingets högt ställda miljökrav.

Energieffektivisering i färdtjänsten
Entreprenörerna som kör för färdtjänsten byter i dag sina bilar med ett intervall på cirka 3-6 år, vilket möjliggör anpassning till nya regelverk, modern energisnål teknik samt mer förnybart drivmedel.

Energieffektivisering i spårtrafiken
Tunnelbana
Gällande drivenergi till nuvarande spårfordonsflotta är utfallet av energiförbrukningen samma som tidigare år. Det pågår förberedelser för att ta nya spårfordonet C30 i trafik under andra halvan av år 2019.
Trafikförvaltningen kommer då att tillhandahålla nya energieffektiva fordon till trafikentreprenören och samtidigt ställa krav på att den potential som finns att sänka förbrukningen kommer att realiseras. Under det första skedet byts den äldsta generationen fordon ut vilket innebär att energiförbrukningen för spårdriften i tunnelbanan förväntas minska påtagligt.

Pendeltåg
Ett av de större initiativen för att minska energiförbrukningen i pendeltågstrafiken har varit att installera ledbelysning på alla pendeltågsstationer. I depåerna har man jobbat med ny energieffektiv utrustning till exempel tvättanläggningar.

Tabell 13. Energianvändning[20] för spårtrafiken.

	Basår: 2011	**2017**	**2018**
Personkilometer	3 279 000 000	4 033 000 000	4 220 000 000
Pendeltåg [MWh]	159 800	188 100	196 000
Tunnelbana [MWh]	196 800	201 200	194 000
Lokalbanor [MWh]	40 000	45 600	47 500
Total energianvändning [MWh]	**396 600**	**435 000**	**437 500**
Energianvändning [kWh/pkm]	**0,121**	**0,108**	**0,104**

3.4 Minskade luftutsläpp av partiklar och kväveoxider

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län		
Fokusområde miljöanpassat	**Måltal 2020**	**Måltal 2030**
Minskning i utsläpp (basår 2011) av partiklar från allmän kollektivtrafik på väg och vatten samt särskild kollektivtrafik	50 %	75 %
Minskning i utsläpp (basår 2011) av kväveoxider från allmän kollektivtrafik på väg och vatten samt särskild kollektivtrafik	50 %	75 %

Sammanfattning
I tabell 13 ses en sammanställning av minskade utsläpp av kväveoxider och partiklar per trafikslag samt en total summering som redovisar nyckeltal i förhållande till målen i trafikförsörjningsprogrammet.
Trenden visar att utsläppen av kväveoxider minskar jämfört med tidigare år. Detta beror på en successiv uppgradering av bussfordonsflottan och färdtjänstfordon till nya modeller med renare motorer. Elektrifiering av busstrafiken kommer också att bidra till minskade utsläpp.
Analys av varför emissioner av partiklar till synes har ökat inom busstrafiken, beror troligen på att årets beräkningar baseras på av trafikentreprenörernas registrerade motortyp för respektive bussindivid, oavsett drivmedel, vilket inte

[20] I elanvändningen för spårtrafik ingår överföringsförluster mellan kraftproduktion och tåg.

gjordes på samma sätt tidigare år när beräkningarna gjordes inom databasen FRIDA.

Tabell 14. Procentuell minskning av utsläpp per personkilometer från kollektivtrafik på väg och vatten samt särskild kollektivtrafik jämfört mot basår 2011.

	2017		2018	
	Partiklar	**Kväveoxider**	**Partiklar**	**Kväveoxider**
Busstrafik	-48 %	-50 %	-39 %	-53 %
Färdtjänst	-83 %	-39 %	-94 %	-60 %
Sjötrafikens persontransporter	- 42 %	-30 %	- 47 %	-38 %
Totalt minskat utsläpp per personkilometer från allmän kollektivtrafik på väg och vatten samt särskild kollektivtrafik	- 42 %	- 48 %	- 40 %	- 51 %

Busstrafiken

Utvecklingen av elektrifiering av fordonsflottan kommer framöver ha en stor betydelse för busstrafikens utsläppsnivåer. I övrigt beror busstrafikens utsläpp av luftföroreningar främst på fordonens årsmodell (Euro-klassning) och underhåll. Dessa parametrar regleras i avtal med operatörerna och revideras regelbundet.

Färdtjänsten

Färdtjänstens verksamhet utgörs till största delen av färdtjänsttaxi. Taxibolagen som kör för Färdtjänsten har en stor årlig omsättning av fordonsparken, vilket resulterar i en succesiv minskning av utsläpp från färdtjänstens verksamhet.

I årets sammanställning av miljöredovisningen har ett par nyckeltal för beräkning av emissioner från närtrafiken identifierats som orimligt höga. Vid omräkning har därför totala utsläppen av både partiklar och kväveoxider från färdtjänsten till synes avsevärt reducerats jämfört med tidigare år. Analysen är att underlagen i årets redovisade siffror är mer kvalitetssäkrade, och att utsläppen för tidigare år troligen bör ha varit lägre än tidigare redovisat.

Sjötrafiken

För att minska fartygens utsläpp ersätts fartygens motorer med nyare modeller alternativt kompletteras med partikelfilter och SCR-katalysator (*Selective Catalytic Reduction*). Ett antal av Waxholmsbolagets fartyg är sedan tidigare utrustade med denna teknik.

Nedan ses tabeller med sammanställningar av utsläpp per trafikslag.

Tabell 15. Busstrafikens utsläpp av luftföroreningar.

	Basår: 2011	**2017**	**2018**
Personkilometer	1 792 000 000	1 899 000 000	1 880 000 000
Utsläpp av [ton]:			
Partiklar	19,9	11	12,7
Kväveoxider	2 489	1 310	1 240
Utsläppsminskning relaterat till personkilometer, jämfört med basår [%][21]:			
Partiklar	-	- 48 %	- 39 %
Kväveoxider	-	- 50 %	- 53 %

Tabell 16. Färdtjänstens beräknade utsläpp av luftföroreningar.

	Basår: 2011	**2017[22]**	**2018**
Personkilometer	84 716 192	91 301 013	91 942 864
Utsläpp av [ton]:			
Partiklar	0,7	0,1	0,05
Kväveoxider	14,9	9,8	6,5
Utsläppsminskning relaterat till personkilometer, jämfört med basår [%][23]:			
Partiklar	-	- 83 %	- 94 %
Kväveoxider	-	- 39 %	- 60 %

[21] Reviderade uppgifter jämfört med tidigare miljöredovisning 2015, pga. tidigare felberäkning.
[22] Uppgifterna om utsläpp av partiklar och kväveoxider är inte exakta, utan har beräknats utifrån uppgifter från Transportstyrelsens fordonsregister för de vanligast förekommande fordonsmodellerna inom varje drivmedelstyp (gasfordon, elhybrid, miljödieselbil). Det har antagits att alla taxifordon inom de upphandlade taxibolagen kör lika mycket åt Färdtjänsten.
[23] Reviderade uppgifter jämfört med tidigare miljöredovisning 2015, pga. tidigare felberäkning.

Tabell 17. Skärgårds- och pendelbåtstrafikens utsläpp av luftföroreningar.

	Basår: 2011	**2017**	**2018**
Personkilometer	42 439 452	47 010 833	51 064 499
Utsläpp av [ton]:			
Partiklar	7,2	4,6	4,5
Kväveoxider	228,7	177	170,3
Utsläpp per personkilometer [g/pkm]:			
Partiklar	0,2	0,1	0,1
Kväveoxider	5,4	3,8	3,3
Utsläppsminskning relaterat till personkilometer, jämfört med basår [%]			
Partiklar	-	-42 %	-47 %
Kväveoxider	-	-30 %	-38 %

Tabell 18. Godstrafikens utsläpp av luftföroreningar.

	Basår: 2011[24]	**2017**	**2018**
Tonkilometer	119 955	158 510	181 713
Utsläpp av [ton]:			
Partiklar	0,1	0,1	0,1
Kväveoxider	2,7	3,3	3,6
Utsläpp per tonkilometer [g/tkm]:			
Partiklar	0,8	0,5	0,5
Kväveoxider	22,5	20,5	19,8
Utsläppsminskning relaterat till tonkilometer, jämfört med basår [%]			
Partiklar	-	-34 %	-37 %
Kväveoxider	-	-9 %	-12 %

[24] Från och med 2018 finns basårsvärde för godstrafiken.

3.5 Miljö- och hälsofarliga kemikalier

Stockholms läns landstings miljöprogram 2017-2021		
Mål 10.	**Indikator**	**Måltal**
År 2021 har mängden miljö- och hälsofarliga kemikalier för drift och underhåll av kollektivtrafiken minskat med 30 procent i jämförelse med år 2017	10.1 Mängden utfasningskemikalier, i kilogram eller liter	Ska vara 30 procent mindre år 2021 i jämförelse med år 2017

Beskrivning: År 2017 inventeras mängden utfasningskemikalier som används för drift och underhåll av fordon samt fastigheter och depåer hos de trafikoperatörer som trafikförvaltningen anlitar och den uppmätta mängden utgör basår för målet. En årlig inventering och redovisning utförs sedan. De aktuella utfasningskemikalierna definieras i Stockholms läns landstings utfasningslista för miljö- och hälsofarliga kemikalier.

Trafikförvaltningen har redovisat kemikalier enligt Stockholms läns landstings utfasningslista sedan år 2017. Trafikförvaltningens operatörer/leverantörer står för den största delen av de produkter och varor som trafikförvaltningen ska rapportera. Under 2018 fick därför trafikoperatörerna information om utfasningslistorna och hur de förväntas rapportera. Den totala mängden utfasningsämnen som är större än 0,01 liter eller kg utfasningsämnen som förbrukats under året redovisas i liter eller kilo och utgör nyckeltal för användningen. Förändring mot basåret ska jämföras med basåret.
Sektion Hållbar utveckling i samverkan med upphandlingssektionen arbetar för att ställa kemikaliekrav på vissa produkter och varor med hänvisning till utfasningslistan. De prioriterade varorna finns angivna i Riktlinjer Miljö.

Sammanfattning

I tabell 18 ses sammanställning av inrapporterade mängder miljö- och hälsofarliga kemikalier. Nuvarande trend visar att trafikförvaltningen är på god väg att nå målet för minskning av utfasningsämnen. Det är dock ännu för tidigt att göra någon djupare analys över resultaten.

Tabell 19. Använd mängd miljö- och hälsofarliga kemikalier. Endast förekomster större än 0,01 kilogram eller liter redovisas.

	CAS-nummer	**2017 [kg eller l]**	**2018* [kg eller l]**
Förbudsämnen			
Kolofonium, Harts	8050-09-7, 8052-10-6, 73138-82-6	21	13,7

N-Metylpyrrolidon	872-50-4	0,03	0,03
Hydrokinon		-	0,04
Utfasningsämnen			
1,2-Benzisotiazol-3(2H)-on	2634-33-5	-	0,089
2-Butanonoxim	96-29-7	10,36	1,24
2-Metyl-2H-isotiazol-3-on (MI)	2682-20-4	0,04	0,45
5-Klor-2-metyl-2H-isotiazol-3-on (MCI)	26172-55-4	-	0,45
Bensen	71-43-2	10	0,2
Bisfenol A och epiklorhydrin	25068-38-6	35,92	8,7
Butylhydroxitoluen (BHT)	128-37-0	0,6	0,04
Cyklohexan	110-82-7	8,05	1,22
Dibensoylperoxid	94-36-0	0,75	0,69
Dodekylmetakrylat	142-90-5	-	0,02
Heptan	142-82-5	0,87	1,94
Hexan	110-54-3	6,96	1,25
Kalium-2-etylhexanoat	3164-85-0	2702,9**	2781,08
Komplexa kolväten (nafta, petroleum) med cancerklassning	Flera t.ex. 64741-88-4,64742-54-7, 64742-48-9,64742-49-0	9873,09**	7636,72
Kumen	98-82-8	17,65	-
Limonen (Dipenten, (±)-Limonen, d-limonen)	5989-27-5, 5989-54-8, 138-86-3	189,16	3,41
Mineralterpentin	8052-41-3	21,57	0,6
Nonylfenoletoxilat och dess derivat	68412-54-4 , 9016-45-9, 127087-87-0, 26027-38-3	-	0,04
Parfymämnen listade i appendix 1	Flera t.ex. 101-86-0, 80-54-6, 122-40-7, 100-51-6	313,54	48,26
Styren	100-42-5	27,96	6,56
Tetradekanol	112-72-1	-	0,48
Toluen	108-88-3	17	23,98
Trizinkbis(ortofosfat)	7779-90-0	12,07	1,8
Zinkdialkylditiofosfater	68649-42-3	607,97	480,12

Zinkoxid	1314-13-2	60,77	41,01
Zinkpulver-zinkdamm (stabiliserat)	7440-66-6	8,75	1,8
Zinksulfat och dess hydrat-föreningar	7733-02-0, 7446-20-0, 7446-19-7	0,07	-
TOTAL FÖRBRUKNING (KG/LITER)			
Förbudsämnen(3 st)		21,03	13,81
Utfasningsämnen		13 926,06	11 042,13
Förändring jämfört med basår 2017		**Utfasningsämne**	**- 21 %**

*De avtal som utgör redovisningen för basåret 2017 utgör redovisningsgrund för hela programperioden(2017-2021) och bedöms vara representativa för kemikalieanvändningen i hela verksamheten. Kemikaliehantering i nya avtal och de avtal som av olika anledningar inte innefattas i basårsvärdet redovisas internt.
**Basårsvärdet för dessa två ämnen är uppdaterat då de saknades i underlaget från entreprenör i redovisningen för 2017.

3.6 Minskat buller

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län		
Fokusområde Miljöanpassat		
Minskat buller från tunnelbana och lokalbanor	Utredning pågår	Alla boende i Stockholms län ska ha bullernivåer på högst 70 dB (A) max på minst en uteplats invid fasad samt maximalt 45 dB (A) inomhus nattetid från den kollektiva spårtrafiken

Begränsning av buller
Trafikförvaltningen har under många år arbetat med att minska bullerstörningar till omgivningen. Utöver att människor blir direkt störda av buller kan det påverka individers prestation, inlärning och sömn. Bullerreduktionsarbetet har därmed koppling till folkhälsan. Dessutom bidrar tysta och bekväma fordon till att öka kollektivtrafikens attraktivitet och öka andelen kollektivtrafikresenärer. Med fem års intervall genomförs kartläggningar av bullerpåverkan från SL:s spår som en del av miljöledningssystemets egenkontroll. Bullerkartläggningen utgör grund för trafikförvaltningens långsiktiga planering för prioritering av bullerskyddsåtgärder. Måltalen för buller i Trafikförsörjningsprogrammet är utgångspunkten för bullerskyddsarbetet avseende luftburet buller från spårtrafiken. Trafikförvaltningens utmaning ligger i att möta behovet av ökad kollektivtrafik och samtidigt ta hänsyn till samhällets krav på minskade bullernivåer. En viktig del för att begränsa påverkan på omgivningen är kravställning i upphandlingar av trafik och underhåll av infrastruktur.

Samverkan inom bulleområdet
Trafikförvaltningen medverkar i flera forum och samverkansprojekt för att bevaka, sprida och utveckla kunskap om buller. En viktig del i trafikförvaltningens löpande arbete är samverkan med kommuner i planeringsprocessen. Från hälsosynpunkt är det mycket viktigt att bullerfrågan tas med i tidiga planeringsskeden så att tillräckligt utrymme för kollektivtrafiken kan skapas. Detta bidrar till att lägga grunden för en god stadsmiljö och folkhälsa. Trafikförvaltningen har regelbundet tillsynsmöten med kommuner som berörs av SL-trafiken. Trafikförvaltningen deltar även aktivt i Bullernätverket Stockholms län som är ett forum för samverkan i bullerfrågor. Målet med nätverket är att öka den regionala kompetensen inom bulleområdet och att skapa förutsättningar för att miljömålen för buller uppnås. Trafikförvaltningen stödjer Förvaltning för Utbyggd Tunnelbana inom buller framförallt avseende stomljud. Dessutom samverkar förvaltningen med

nationella myndigheter och högskolor inom järnvägsteknik och samhällsplanering.

Bullerskyddsåtgärder på Roslagsbanan, Saltsjöbanan och tunnelbanan
Ett GIS-baserat verktyg är till stor hjälp för att dokumentera utförda bullerskyddsåtgärder och att analysera behov av åtgärder efter genomförd bullerkartläggning.
Exempel på bullerskyddsåtgärder under året:

- Underlag för genomförandebeslut att införa smörjutrustning i tunnelbanedepåerna.
- Planerings- och utredningsstudier för bullerskyddsåtgärder utmed Tvärbanan och Nockebybanan pågår
- På Roslagsbanan och Saltsjöbanan har bullerskydd uppförts både i spårområdet och som lokala åtgärder på bostäder. Spårnära skärmar och mittskärmar har använts för att inte skapa visuella barriärer i samhället. I undantagsfall har traditionella träskärmar använts.

Övervakningssystem för tunnelbanan
Ett nyutvecklat spårövervakningssystem på tunnelbanan fick motta SLL:s miljöpris kategori Hederspriset den 12 juni i landstingsfullmäktige. Trafikförvaltningen utvecklade övervakningssystemet i samarbete med en teknikkonsult, som bland annat innefattar bullerparametrar. Ljud- och vibrationsutrustning som monteras direkt på fordon i trafik, mäter faktisk status på spåren. På sikt är det meningen att övervakningen genom snabb återkoppling ska leda till optimerade insatser för minskat buller i hela tunnelbanesystemet.

3.7 Begränsad svallpåverkan

Sjötrafiken ger upphov till svallvågor som påverkar vattenmiljön och stränderna inom verksamhetsområdet. Genom trafikförsörjningsprogrammet har trafikförvaltningen ansvar att arbeta för att minimera uppkomsten av svallvågor. I Riktlinjer Miljö konkretiseras förvaltningens förebyggande arbete. Fartygen Roslagen och Skärgården, med sin specifika skrovform, är de fartyg som genererar mest svall. Inga åtgärder har genomförts i år. I stort sett hanteras frågan helt genom dialog med intressenter och operatörer i de fall då klagomål kommer in via sjötrafikens kundtjänst. Det rör sig om ett tiotal klagomål årligen som rör trafikens påverkan från svall. Generellt diskuteras svallproblematik och vilka insatser som kan vara aktuella med leverantörerna i det löpande arbetet.

4 Fastigheter och anläggningar

Trafikförvaltningen förvaltar ett omfattande fastighetsbestånd, framförallt bestående av ett stort och växande antal spårdepåer, bussdepåer, bussterminaler och stationer. Dessa fastigheter är en grundförutsättning för att kollektivtrafiken ska fungera tillfredsställande. Kollektivtrafiken i Stockholms län är en omfattande verksamhet med hög tillgänglighet och många drifttimmar, vilket innebär att energianvändningen i fastigheterna är hög. Depåernas beläggningsgrad har ökat de senaste åren vilket ökar energiförbrukningen.

Totalt förvaltar trafikförvaltningen omkring 45 depåer. Av dessa återfinns 17 stycken inom spårtrafikens verksamhet och 29 används för underhåll och uppställning av de dryga 2 100 fordon som används inom busstrafiken. Utöver depåerna förvaltar trafikförvaltningen omkring 82 bussterminaler och 233 stationer inom tunnelbane- och lokalbanetrafiken. Pendeltågsstationerna ägs till största delen av trafikverket som även äger spåren där pendeltågen går.

4.1 Förnybar energi i fastigheter

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län				
Fokusområde	**Indikator**	**Basår 2015**	**Måltal 2020**	**Måltal 2030**
Miljöanpassat	Andel förnybar energi i fastigheter i allmän kollektivtrafik	93 %	95 %	100 %

I trafikförvaltningens trafikavtal ställs krav på att trafikutövare ska använda hög andel förnybar energi för fastigheter. De nyaste avtalen har krav på 100 procent förnybar el, värme och kyla. Sedan flera år tillbaka ställs krav på 100 procent förnybar el. Fjärrvärme- och fjärrkylaleverantörerna i Stockholm har höga ambitioner om att inom närmsta åren nå 100 procent förnybart. I avtal där trafikutövare inte säkerställt att den köpta energin för el faktiskt är 100 procentig, påverkar det den totala sammanställningen.

Trafikförvaltningens har sedan hösten 2018 i uppdrag åt trafiknämnden att under år 2019 leverera en prioriteringslista med ett 20-tal fastighetsnära förnybara energisparprojekt som ska kunna implementeras under de närmaste åren i SLs fastighetsbestånd. Några projekt som ses över är:

- Solceller på tak och mark
- Ersätta oljepanna i Mörby

- Möjlighet att installera gasturbin för el- och värmeproduktion för att ge bästa möjliga värme- och elproduktion
- Möjlighet att installera gasinfravärmare på vissa depåer och stationer som har potential att minska värmebehovet med upp till 40 procent jämfört med vanliga lösningar

I den mån det finns tid och resurser inom projektet, utreds även vissa åtgärder som minskar koldioxidbelastningen effektivt. Effektreducerande åtgärder som inte nödvändigtvis behöver reducera energianvändningen kan minska utsläppen av koldioxid betydligt. Så även fallet genom att till exempel nyttja energin i ledningarna för fjärrvärme- och fjärrkylaretur.

Sammanfattning

I tabell 20 ses en sammanställning av andelen förnybar energi inom kollektivtrafikens fastigheter samt en total summering som redovisar nyckeltal i förhållande till målet. Andelen förnybar energi i fastigheter har ökat sedan föregående år. I tabell 21 ses egen fastighetsnära energiproduktion på depåtak.

Tabell 20. Tabell 20. Andel förnybar energi inom kollektivtrafikens fastigheter.[25]

	Basår: 2011	**2017**	**2018**
Lokalyta [BTA m²]	1 169 068	1 294 931	1 294 931
Elförbrukning	100 %	82%	90%
Värmeförbrukning [26]	86,6 %	89 %	89%
Förbrukning av kyla	100 %	100 %	100%
Total andel förnybar energi	**93,6 %**	**85 %**	**89 %**

Tabell 21. Fastighetsnära förnybar energiproduktion (solceller).

Placering	**2016 [MWh]**	**2017 [MWh]**	**2018 [MWh]**
Gubbängens bussdepå	96	106	101
Södertälje pendeltågsdepå	30[27]	32	30

[25] Nyckeltalen för 2017 har justerats mot bakgrund av att fastigheterna inom busstrafikens energifördelning mellan fjärrvärmeleverantörer och faktiska energivolymer vid förra redovisningen inte var känd. I beräkningen av förnybar andel har den kopplade energin som härrör till Tabell 22 och Tabell 23 under avsnitt 4.2 Energieffektivisering i fastigheter" använts. Sjötrafikens hyrda lokaler är inte inkluderade. Detta beror på att energiförbrukningen är sammanslagen och därav kan inte de olika energislagen särskiljas avseende andel förnybar energi.
[26] Klimatkorrigerade siffror.
[27] Utgör ett snitt för produktionen mellan år 2009-2016. Sedan ibruktagandet 2009 var produktionen 236 MWh.

4.2 Energieffektivisering i fastigheter

Stockholms läns landstings miljöprogram 2017-2021		
Mål 12	**Indikator**	**Måltal**
Verksamhets- och fastighetsenergi i landstingsägda fastigheter har minskat med 10 procent år 2021 och med 30 procent år 2030, i jämförelse med år 2011	12.1 Energianvändning, kilowattimmar per kvadratmeter (Atemp[28])	10 procent lägre energianvändning år 2021 och 30 procent lägre år 2030, i jämförelse med år 2011
Beskrivning: Målet avser använd mängd energi och omfattar all elektricitet, värme och kyla (fastighetsenergi och verksamhetsenergi sammanslaget). Både fastighets- och verksamhetsenergi ska effektiviseras.		

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län				
Fokusområde	**Indikator**	**Basår 2015**	**Måltal 2020**	**Måltal 2030**
Miljöanpassat	Energieffektivisering i fastigheter i allmän kollektivtrafik	9 %	10 %	30 %

Under 2018 har trafikförvaltningen genomfört ett antal arbeten som syftar till att få bättre kontroll och effektivitet i fastigheterna:

- Genomförande av omfattande energikartläggning i enlighet med lagstiftning om energikartläggning. Kartläggningarna för de fem första trafikavtalen som innefattar ca 40 procent av busstrafiken och Roslagsbanan, beräknas vara klar i januari februari 2019. Parallellt upprättas energiplaner som visar vägen mot de nya avtalsspecifika målen baserat på bland annat energikartläggningarna.
- Installation av LED-belysning på alla pendeltågsstationer.
- Idrifttagande av den nyligen färdigställda Norsborgsdepån, där energiförbrukningen förväntas bli lägre än i äldre depåer.
- Trafikförvaltningen genomför under 2018, 2019 och 2020 även en omfattande översyn av entreprenörernas inrapportering av energiförbrukning för fastigheter. I första hand kommer statistiköverföringen ske automatiserat istället för manuellt månadsvis, för att få en kontinuerlig kontroll på förbrukningen. I förlängningen är

[28] Ytnyckeltalet m² BRA är mer relevant för trafikförvaltningens (SLs) verksamhet än Atemp. Flertalet processer, däribland uppvärmning av bussar från bussramper, distribuerar stor del av värmen utan att den distribueras till en uppvärmd fastighetsyta. Tunnelbanestationer är ett motsatt exempel med mycket installationer men begränsad uppvärmd yta

det även önskvärt med en högre upplösning - energiförbrukning per timme. Förhoppningen är att få en fördjupad förståelse för hur förbrukningen varierar, till exempel vilka installationer som använder mycket energi eller hur energibesparing kan åstadkommas.

Trafikförvaltningens utvecklingsarbete för kvalitetssäkrad energiuppföljning

En utmaning i att driva energieffektiviseringsarbetet är att avtalen med trafikentreprenörer som ansvarar för drift och underhåll ser olika ut. En annan är att flera leverantörer verkar inom en depå med olika ansvar. Ambitioner i senare avtal utgår från att ge trafikentreprenörer incitament att reducera energianvändningen under hela avtalsperioden såväl i själva trafiken som i fastigheter och infrastruktur. Det handlar om att se var nyttan respektive kostnaden finns, på kort och lång sikt, och lägga kostnaden där den gör mest nytta. För att komma dit kan det krävas andra avtalskrav och en tydligare ansvarsfördelning. Det pågående framtagandet av energiplaner och implementering av dessa i avtalen blir framöver ett starkt verktyg för detta.

Trafikförvaltningen har ett omfattande fastighetsbestånd med spårdepåer, bussdepåer, bussterminaler och stationer. Totalt omfattas dessa fastigheter av ca 1 200 abonnemangsmätare för el och värme, ett ökande antal mätare för solcellsinstallationer, samt ett minskande antal olje- och gaspannor. Den övervägande delen av energin som köps mäts av ca 400 abonnemangsmätare placerade inom ca 130 förvaltningsobjekt. Utöver abonnemangsmätare finns även ett hundratal undermätare som när de läses av och analyseras metodiskt ger mer detaljerade uppgifter om prioriterade förbrukare. Undermätarna är viktiga att skilja från abonnemangsmätare för att få korrekt redovisning. För närvarande pågår ett pilotprojekt inom trafikförvaltningen som syftar till att automatisera uppföljning av energiförbrukning och fördelning mellan delsystem på bussdepåer, och visa vilka prioriterade system som ska mätas på depåer och hur de ska följas upp för att säkra aktuella och skärpta energisparmål. Projektet har hittills installerat mätare på Norrtälje och Charlottendals bussdepåer.

Viss energi som används inom trafikförvaltningens fastigheter är beroende av ytan som omsluter byggnaderna, dock inte all energi. Några exempel på sådana system är värmning, tryckhållning och laddning av bussar när de inte är i trafik, markvärme och belysning invid byggnader, etc.
Delar av den el som tidigare redovisats som del av totalen distribueras till infrastrukturen för spårdrift och andra tunga industriella processer.

Ett viktigt utvecklingsarbete som trafikförvaltningen nu driver för att framöver göra träffsäkra uppföljningar och sätta relevanta mål, är att automatisera insamling av mätdata, skilja på abonnemangs- och undermätare, samt särredovisa sådan energi som är beroende av yta respektive andra prioriterade produktionsvolymer.

Sammanfattning

Det pågående arbetet med att förbättra kvaliteten på indata har visat att det finns brister i tidigare inrapporterat underlag, även för referensåret 2011. Arbetet har kommit långt men det kvarstår viktiga delar som sammanfattas nedan.

Rekommendationen är att fokus läggs på att slutföra de pågående delarna av statistikarbetet och uppdatera indikatorvärdena för mål 12 samt säkerställa att energidata flödar in med kvalitet automatiserat och analyseras systematiskt.

Värme

Det omfattande statistikutredningsarbetet som pågår har redan gett nedanstående möjligheter att mer högupplöst följa trendförändring för värme:

- Värmeanvändningen har reducerats med drygt 10 procent mellan referensåret 2011 och 2018 samt med nästan 2 procent under år 2018, vilket ses i sammanställningen i tabell 22.

Tabell 22. Specialstuderat utfall för värme – stor del av total användning.

	2011	2018	2018 mot 2011		2017	2018 mot 2017	
Värme (MWh)	119 164	97 145	-22 019	-18%	99 016	-1 871	-1,9%
Förvaltad yta med kopplad värmeenergi (m²)	922 367	839 379	-82 988	-9%	839 379	0	
Värme (kWh/m²)	129,2	115,7	-13,5	**-10,4%**	118,0	-2,2	**-1,9%**
Antal anläggningar	136	119	-17	-13%	119	0	

I uppföljningen ovan har särskilt fokus lagts vid att endast medräkna förvaltningsobjekt där verksamhet har bedrivits under respektive år och haft en värmeuppföljning som har kunnat säkras. Underlaget på aggregerad nivå skiljer sig därför mot tidigare års miljöredovisningar och kan inte direkt jämföras med denna uppföljning.

El

Statistikarbetet har ännu inte kommit tillräckligt långt för att kunna presentera helt tillförlitliga uppföljningar av elanvändning för referensår 2011. Detta

innebär att det idag inte går att följa en trendförändring för elförbrukningen utifrån referensåret 2011.

El för fastigheter har tidigare följts upp i ett antal aggregeringar per trafikentreprenör och har bland annat inkluderat energi till annat än fastigheter. Trafikförvaltningens omfattande arbete att koppla elabonnemang mot fastighetsobjekt som krävs för att med kvalitet redovisa trendförändringen och justerade nyckeltal har inte hunnit i mål. Men den stora merparten av total elförbrukning har dock hanterats. Arbetet kommer fortgå under 2019.
Det finns dock möjlighet att precisera en ökning med ca 4 procent under det år 2018 jämfört med föregående år, baserat på de objekt och abonnemang som idag kopplats vilka representerar merparten av den totala elanvändningen. Se sammanfattning i tabell 23.

Tabell 23. Specialstuderat utfall för el – stor del av total användning.

	2017	2018	2018 mot 2017	
El (MWh)	105 368	109 726	4 358	4,1%
Förvaltad yta med kopplad elenergi (m²)	985 467	985 467	0	
El (kWh/m²)	106,9	111,3	4,4	**4,1%**
Antal anläggningar	163	163	0	

Energistatistik och yta för de nya stora pendeltågsstationerna Stockholm City och Stockholm Odenplan har inte medräknats för el eller värme år 2018, då all indata inte är definierad ännu. De nya spårdepåerna AGA (Spårväg City) respektive Norsborgsdepån (tunnelbanan) medräknas inte heller i år utifrån att verksamhet måste utövas under ett helt år för att ge relevant uppföljning i detta sammanhang.

Sammanfattande trendanalys för energieffektiviseringen
Att reducera el och kylaanvändningen är svårare jämfört med att reducera värmeförbrukning, vilket också syns i årets utfall, som visar 11 procents reduktion av värme och 4 procents ökning av el, samt nära oförändrat för kyla (som varierar mycket med varma och kalla sommar månader men än så länge har låg förbrukning relativt el och värme).

Bedömningen utifrån den statistik som nu finns tillgänglig för tidigare år relativt basåret 2011 för el, värme och kyla, är att resultatet att den totala minskningen av energianvändning ligger runt 7-8 procent.

Osäkerheter finns främst i att elen för referensåret inte kan kvalitetssäkras idag (januari 2019). I bedömningen ligger att trenden för flera elabonnemang (men fortfarande inte önskvärd energivolym) kunnat följas tillbaka i tiden.

Rapportering på målen
För att rapporteringen på målen om energieffektivisering i fastigheter ska ge relevanta slutledningar för år 2018 enligt Miljöprogram 2017-2021, trots kvalitetsbrister, har uppgifter i möjligaste mån beräknats och kommentarer lämnats som ses i tabell 24. Nedan beskrivs mer utförligt varför de preliminära nyckeltalen i Tabell 22 och Tabell 23 rekommenderas att ge grund för avstämning mot målen, tills dess att uppdaterade absolutvärden för indikatorn kWh/m² fastställts.

Då absolutnyckeltalen i MWh och kWh/m² blir olika på grund av att trafikförvaltningens tidigare redovisade värden haft annan justering av aktiva förvaltningsobjekt och annan inräkning av energi, måste de kursiva nyckeltalen i tabellen hanteras med varsamhet!

De absolutvärden (Tabell 22 värme och Tabell 23 el) som tagits fram i för 2017 och 2018 har kontrollerats m.h.a. att:

- Medräknade förvaltningsobjekt har verksamhet vid var tid.
- Har relevant energi för värme respektive el för åren 2011, 2017 och 2018 (44 pendeltågsstationer har endast el). För el finns dock osäkerheter för 2011.
- Inrymmer huvudsaklig del av energivolymen och därför ger relevant trendunderlag

Det statistikarbete som kvarstår för att säkerställa och uppdatera med nya absolutnivåer innebär att:

- verifiera så att alla abonnemang verkligen är korrekt parade för samtliga år bakåt till år 2011, samt
- i möjligaste mån utreda relevansen i referensårets energi.

Tabell 24. Lokalyta och energianvändning inom trafikförvaltningens fastigheter.

	Basår: 2011	**2017[29]**	**2018[30]**
Lokalyta [BTA m²]	1 169 068	1 294931	1 294 931
Lokalyta [Atemp m²][31]	1 052 161	1 165 438	1 165 438
Elförbrukning [MWh]	125 800	135 400	141 000
Värmeförbrukning[32] [MWh]	117 400	111 100	108 900
Förbrukning av kyla [MWh]	2 200	1 200	1 800
Total energianvändning [MWh][33]	245 400	247 700	251 600
Total energianvändning per kvadratmeter	233	213	216
Minskad energianvändning i fastigheter (%) [Mål 12]		**8,9%**	**7,5%**
Kommentar: Utifrån det samlade underlaget som ger grund för trendförändringen av total energi om ca 7,5 procents reduktion mellan 2011 till 2018 har energinyckeltalen räknats om för 2017 och 2018. Denna omräkning har gjorts genom att differensen mellan den fördjupade uppföljningen och tidigare nivå (213/193 för år 2017 och 216/196 för år 2018) räknats upp.			

4.3 Bygg- och anläggningsprojekt

Trafikförvaltningen har deltagit i arbetet med att ta fram en landstingsövergripande plan för att begränsa klimatpåverkan i bygg- och anläggningsprojekt. I samband med detta arbete identifieras avfallsströmmar med stor miljöpåverkan och potential avseende avfallsförebyggande och materialåtervinning. Arbetet har fortgått under 2018.
Under hösten 2018 har trafikförvaltningen tagit fram lokala mål och åtgärder för förebyggande av avfall och ökad materialåtervinning vid nybyggnations-, ombyggnations- respektive anläggningsprojekt. Dessa anger vilka arbetssätt som ska implementeras för att nå målen samt hur dessa kommer att följas upp och redovisas.

Klimatpåverkan från bygg-och anläggningsprojekt

[29] I nuläget saknas tillförlitliga siffror för energiförbrukningen inom busstrafikens fastigheter. Siffrorna för 2017-års energiförbrukning är därför baserade på den procentuella förändringen mellan år 2016-2017 för spårtrafikens fastigheter i form av depåer och stationer.
[30] Baserat på förändringen av energiförbrukningen mellan 2017 och 2018.
[31] Ytmåttet Atemp är inte relevant för SLs verksamhet. Stora delar av värmen åtgår till bussar när de står vid depå, stationer har ytterst begränsad yta som definieras av Atemp trots att installationsgraden är hög. I ytmåttet används BTA*0,9 motsvarande BRA (bruksarea) som också används för att räkna fram Atemp. Genomgång av ytuppdateringar i fastighetssystemet Landlord krävs för adekvat ythantering (och energi).
[32] Normalårskorrigerade siffror.
[33] Exklusive sjötrafikens hyrda lokaler på grund av att basårsvärde för 2011 saknas och att energiförbrukningen är beräknad och därför inte motsvarar den faktiska förbrukningen. År 2017 uppgår lokalytan till 393 m² och energiförbrukningen är beräknad till totalt 46,6 MWh.

Stockholms läns landstings miljöprogram 2017-2021		
Mål 13.	**Indikator**	**Måltal**
Under programperioden har klimatpåverkan från byggprocessen i landstingets bygg- och anläggningsprojekt beaktats och begränsats	13.1 Landstinget har en landstingsövergripande plan för att begränsa klimatpåverkan i bygg- och anläggningsprojekt (utarbetas under 2017)	-

Beskrivning: Målet är nått om det finns en beslutad landstingsövergripande plan för att begränsa klimatpåverkan i bygg- och anläggningsprojekt samt om berörda förvaltningar och bolag bedriver ett aktivt och systematiskt arbete för genomförande av planen.

Trafikförvaltningens ledningsgrupp fattade i december 2018 följande inriktningsbeslut med anledning av mål 13:

- I bygg- och anläggningsinvesteringsåtgärder som är ≥ 50 miljoner kronor ska åtgärder identifieras och prioriterade åtgärder genomföras, med målsättning om att reducera klimatpåverkan med minst 15 procent. Dessa projekt ska redovisa klimatpåverkan med hjälp av klimatkalkyl enligt beslutad metod.
- Trafikförvaltningen utreder och implementerar krav för reducerad klimatpåverkan i bygg- och anläggningsinvesteringsåtgärder ≤ 50 miljoner kronor.

Trafikförvaltningen kommer att konkretisera kravbild, arbetssätt och mall för klimatreducerande åtgärder i investeringsåtgärder under år 2019. Samverkan och harmonisering kommer, där så är lämpligt, att ske med Trafikverket, Stockholm stad, Göteborg stad, Malmö stad och Förvaltning utbyggd tunnelbana.

Ökad materialåtervinning och förebyggande av avfall

Stockholms läns landstings miljöprogram 2017-2021		
Mål 14.	**Indikator**	**Måltal**
År 2021 har landstinget ökat materialåtervinningen i bygg- och anläggningsprojekt, samt genomfört åtgärder för att förebygga avfall	14.1 Landstinget arbetar för att förebygga avfall och öka materialåtervinningen i bygg- och anläggningsprojekt (identifierar avfallsströmmar under 2017)	-

Beskrivning: Målet avser att styra mot minskade avfallsmängder samt en mer högkvalitativ material- återvinning vid sluthantering av bygg- och rivningsavfall. Under 2017 identifierar berörda förvaltningar och bolag avfallströmmar med stor miljöpåverkan och utvecklingspotential samt beslutar om lokala mål och åtgärder. Målen ska omfatta ökad materialåtervinning för prioriterade fraktioner, samt avfallsförebyggande insatser, vid nybyggnations-, ombyggnations- respektive anläggningsprojekt.

Trafikförvaltningens ledningsgrupp fattade i december 2018 följande inriktningsbeslut med anledning av mål 14:

- Trafikförvaltningen upprättar god kontroll och styrning över avfallshantering för alla bygg- och anläggningsprojekt under miljöprogramperioden.
- I bygg- och anläggningsinvesteringsåtgärder som är ≥ 50 miljoner kronor ska en materialinventering genomföras med syfte att utreda möjligheter till återbrukande. Projektspecifikt mål för återbrukande ska identifieras och anges.

Trafikförvaltningen kommer att konkretisera kravbilden för god kontroll och styrning över avfallshantering, samt arbetssätt och mall för materialinventering för investeringsåtgärder ≥50 miljoner kronor under år 2019.

I tabell 25 redovisas sammanställning av bygg- och anläggningsavfall liksom tidigare under föregående miljöprogram 2011-2016. Statistiken och uppföljningen kommer att förbättras framgent.

Tabell 25. Byggavfall och sorteringsgrad.

	2016	2017	2018
Totalt byggavfall [ton]	3 460	14 322	3 272
Andelen sorterat avfall	92 %	98 %	76 %
Massor exkl. massor klassade som farligt avfall [ton]	94 600	364 424	209 025
Massor klassade som farligt avfall [ton]	10 500	1 155	2 528

4.4 Miljöanpassade byggvaror

Stockholms läns landstings miljöprogram 2017-2021

Mål 15.	Indikator	Måltal
Landstinget bedömer material och produkter som används vid ny- och ombyggnation enligt Byggvarubedömningens kriterier och år 2021 är minst 90 procent accepterade eller rekommenderade.	15.1 Andelen material och produkter som har bedömts enligt Byggvarubedömningens kriterier, i procent 15.2 Andelen accepterade eller rekommenderade material och produkter av de som har bedo¨mts enligt Byggvarubedo¨mningens kriterier, i procent.	50 procent av material och produkter för kollektivtrafikens fastigheter och anläggningar ska vara bedömda år 2021. Av dessa är 90 procent accepterade eller rekommenderade.

Beskrivning: De material och produkter som används vid ny- och ombyggnation registreras och i första hand redovisas varje produkt och material för sig, men om det inte är relevant registreras de i produkt- och materialgrupper. Varje år redovisas andelen material och produkter som har bedömts enligt Byggvarubedömningen (eller motsvarande kriterier).

Varje år redovisas andelen rekommenderade respektive accepterade material och produkter för avslutade projekt. Det omfattar både kollektivtrafikens fastigheter och övriga landstings- ägda fastigheter.

Miljöbedömning av material och produkter

Trafikförvaltningens mål är att minst 50 procent av material och produkter som används i bygg- och anläggningsprojekt ska vara miljöbedömda enligt Byggvarubedömningens bedömningssystem år 2021. Dessutom ska 90 procent av bedömda material och produkter uppfylla miljökraven för ”accepterad” eller ”rekommenderade” enligt Byggvarubedömningens kriterier. Målet är att alla produkter som används i verksamheten ska finnas i systemet. Byggvarubedömningen är en medlemsförening vars organisation och systematik utvecklas hela tiden. Från och med 2019 kommer trafikförvaltningen, Förvaltning för utbyggnad av tunnelbanan (FUT) och Locum ha ett gemensamt medlemskap. Tillsammans har man större möjligheter att påverka bedömningssystemet så att det uppfyller de gemensamma behoven. I dagsläget

saknas många av de produkter som används i verksamheternas bygg- och anläggningsprojekt i systemet. Men förhoppningen är stor om att systemet ska komma till verklig nytta när fler produktkategorier omfattas. Utveckling av byggvarubedömningen pågår löpande, både bedömningskriterier och grunderna för bedömningar blir bättre och tydligare.

Utvecklingen i kombination med en anpassning till mer anläggningsspecifika produktkategorier är nödvändiga för att Trafikförvaltningen ska kunna nå de uppsatta målen om bedömning av material och produkter.

Tabell 26. Bedömning av material och produkter i Byggvarubedömningen.

	2017	2018	Måltal 2021
Andel bedömda material[34]	84 %	97 %	50 %
Varav accepterade eller rekommenderade	81 %	83 %	90 %

[34] Uppgiften avser bedömning av de material och produkter som hittills är inlagda i Byggvarubedömningen (BVB). Det återstår dock arbete med att lägga in material och produkter i BVB för att få en översikt över det totala antalet material och produkter, vilket gör att andelen i verkligheten kan skilja sig från den redovisade siffran.

5 Övrigt

5.1 Klimatpåverkan från tjänsteresor

Stockholms läns landstings miljöprogram 2017-2021		
Mål 11.	**Indikator**	**Måltal**
År 2021 har klimatpåverkan från landstingets tjänsteresor minskat med 25 procent i jämförelse med år 2016	11.1 Klimatpåverkan från tåg- och flygresor, ton koldioxidekvivalenter	Ska ha minskat med 25 procent jämfört med år 2016

Beskrivning: Omfattar tåg- och flygresor i tjänsten som anställda bokar via resebyrå. Statistik för detta mål rapporteras i Stockholms läns landstings miljöredovisning.

Inom trafikförvaltningen pågår kontinuerligt arbete med att minska klimatpåverkan av det interna arbetet. Klimatpåverkan uppstår bland annat vid resor inom tjänsten. Resfria möten prioriteras genom möjligheter till telefon/videomöte. När resor görs används landstingets reseplaneringsverktyg som tar hänsyn till miljöpåverkan. Resorna administreras av landstinget centralt och rapporteras därmed endast i Stockholms läns landstings miljöredovisning. Samtliga av trafikförvaltningens medarbetare erbjuds en beskattningsbar reseförmån i form av Access-kort för att uppmuntras att välja kollektiva färdmedel framför bil.

5.2 Ekologiska livsmedel

Trafikförvaltningen använder uteslutande landstingets centrala avtal för inköp av kaffe, te och tillbehör samt frukt. Andelen ekologiska inköp under året är 69 procent. Allt te och kaffe med tillbehör är ekologiskt. Andelen av den inköpta frukten är till 38 procent ekologisk.

Tabell 27. Inköp av kaffe, choklad, te och frukt till personal.

	2012	**2017**	**2018**
Inköp ekologisk frukt [SEK]		319 091	367 233
Inköp totalt frukt [SEK]		847 727	956 607
Andel ekologiska inköp av frukt		38 %	38 %
Inköp ekologiskt kaffe, te, mjölk [SEK]		906 507	894 357
Andel ekologiska inköp kaffe, te, mjölk		100 %	100 %
Inköp ekologisk [SEK]	815 740	1 225 599	1 261 591
Inköp totalt [SEK]	1 432 417	1 754 235	1 850 964
Andel ekologiska inköp	57 %	70 %	69 %

5.3 Miljöledning och internt miljöarbete

Trafikförvaltningen omcertifierades enligt ny ISO-standard 14001:2015 i slutet av år 2017. De större och mindre avvikelserna som konstaterades vid omcertifieringsrevisionen har under våren 2018 hanterats och stängts.
Under 2018 har Trafikavdelningen resursförstärkt sin avdelning inom miljö genom tillsättandet av en miljösamordnare. Miljösamordnaren kommer bland annat att leda utvecklingen av avdelningens arbetssätt inom miljöområdet.

Under hösten 2018 har sektion hållbar utveckling arbetat med att förankra inriktning för Miljömål 13 och 14 i SLLs Miljöprogram 2017-2021, med anledning av krav på att fastställa lokala mål enligt Tillämpningsanvisningar för miljöprogrammet. Se vidare under kapitel 4.3.

5.4 Miljökommunikation

Trafikförvaltningen har arbetat för en fossilfri och klimatsmart kollektivtrafik sedan drygt 30 år tillbaka. Det har dock visat sig att allmänheten och resenärerna har liten kännedom om hur miljövänlig Stockholms kollektivtrafik egentligen är. Trafikförvaltningen har därför genomfört en omfattande extern kommunikationskampanj under tre veckor i maj/juni för att för öka kännedomen om SL:s omfattande miljö- och klimatarbete hos resenärerna. Kampanjen upprepas under två veckor i december. Huvudbudskapet är att SL är världsledande när det gäller omställning till förnybar energi, alla bussar drivs av förnybara drivmedel och alla tåg drivs av ren el från förnybara källor, dvs 100 procent fossilfritt.

I samband med kampanjen lanserades även en berättelse om det interna miljöarbetet för att skapa medvetenhet och stolthet hos våra medarbetare. Kampanjen är framtagen av Kommunikationssektionen i samverkan med sektion Hållbar utveckling. Berättelsen visar på hur systematiskt och omfattande miljöarbetet är och sammanfattar trafikförvaltningens långsiktiga och målmedvetna arbete mot en klimatsmart och hållbar kollektivtrafik, såväl förnybara drivmedel som energieffektivisering, bullerhantering, materialåtervinning och kemikaliekrav.
Utifrån berättelsen har en budskapsplattform för miljökommunikationen skapats. Med plattformen som grund kommer en långsiktig kommunikationssatsning mot både interna och externa målgrupper att ske.

Vid persontrafikmässan i november var miljö- och klimatansvar bland huvudbudskapen i trafikförvaltningens monter på Stockholmsmässan.

Bilaga 1. Sammanställning av mål i Miljöprogram 2017-2021

I tabellen nedan ses en sammanställning av Mål, indikatorer och måltal i Miljöprogram 2017-2021 som berör trafikförvaltningen.

	Basår 2011	**2017**	**2018**	**Minskning jfr m. basår**	**Kapitel-avsnitt**
Mål 1 Indikator 1.1 (8.1) Klimatpåverkan(ton CO_2-e) Här redovisas endast utsläppen relaterat till användningen av drivmedel i kollektivtrafiken. Köldmedia och fastigheter ingår dock i underlaget för SLLs totala klimatbelastningsberäkning för mål 1.	207 960	94 840	93 880	-55 %	2.1
Mål 2 Indikator 2.1 Landstinget har en organisation för klimatanpassning samt en plan	Redovisa hur arbetet går				Beskrivs i text 2.2
Mål 7 Indikator 7. 1: Resor med cykel och gång samt digitala möten	Inget basårsvärde		Utvärderas ej	-	3.1
Indikator 7.2 : Kollektivtrafikens marknadsandel i procent	År 2015: 49 %		Utvärderas ej		3.1
Mål 8 Indikator 8.1 Redovisa procent förnybar energi per trafikslag					3.2
TOTALT	**61 %**	**91 %**	**91 %**		
Busstrafik	44 %	97 %	97 %		
Kollektivtrafik till sjöss	3 %	16 %	17 %		
Färdtjänsten	24 %	52 %	41 %		
Spårbunden kollektivtrafik	100 %	100 %	100 %		

Mål 9 Indikator 9.1: Energianvändning/person-kilometer (kWh/pkm)	0,224	0,204	0,202	-11 %	3.3
Mål 10 Indikator 10.1: (2017 utgör basår) Mängd utfasningsämnen Antal förbudsämnen		Basår 13 926 2 st	-21 % 11 042 3 st		3.5
Mål 12 Indikator 12.1: Energianvändning fastigheter (kWh/m²)	233	213	216		4.2
Mål 13 Indikator 13.1: Landstingets plan för begränsning av klimatpåverkan i bygg-och anläggningsprojekt	Redovisa hur arbetet går				Beskrivs i text 4.3
Mål 14 Indikator 14.1: Arbete för att förebygga avfall och öka återvinning i bygg- och anläggningsprojekt	Redovisa hur arbetet går				Beskrivs i text 4.3
Mål 15 Indikator 15.1: Andelen material och produkter som bedömts enligt byggvarubedömningen(mål 50 %) Indikator 15.2: Andelen accepterade eller rekommenderade av de som bedömts(mål 90 %)		84 % 81 %[35]	97 % 83 %		4.4 4.4

[35] Återstår ytterligare material och produkter

Bilaga 2. Tabeller

Nedan redovisas tabeller i längre tidsserier för de uppgifter som redovisats i trafikförvaltningens tidigare miljöredovisningar. I flera tabeller har värden för tidigare år nu uppdaterats, i vissa fall på grund av granskning och kvalitetskontroll, i vissa fall på grund av justerade nyckeldata och ändrade beräkningsfaktorer. Förändringarna som har gjorts kommenteras i fotnoter och löptext i huvuddelen av redovisningen. Specifika detaljer hittas i underlaget till denna redovisning.

Tabell 1. Andel förnybar energi inom den allmänna och särskilda kollektivtrafiken. Baseras på energiinnehåll i drivmedlen.

	Busstrafik	Spårtrafiken	Färdtjänsten	Sjötrafiken	**Totalt**
Basår 2011	44 %	100 %	21 %	3 %	**61 %**
2012	55 %	100 %	22 %	-	**-**
2013	65 %	100 %	30 %	-	**-**
2014	80 %	100 %	33 %	3 %	**81 %**
2015	81 %	100 %	40 %	3 %	**82 %**
2016	90 %	100 %	43 %	4 %	**87 %**
2017	97 %	100 %	52 %	16 %	**91 %**
2018	97 %	100 %	41 %	17 %	**91 %**

Tabell 2. Antal personkilometer inom den allmänna och särskilda kollektivtrafiken.

	Busstrafik	Spårtrafik	Färdtjänsten	Sjötrafiken
Basår 2011	1 792 000 000	3 279 000 000	84 716 192	42 439 452
2012	1 830 000 000	3 411 000 000	83 840 505	-
2013	1 842 000 000	3 622 000 000	89 525 147	-
2014	1 873 000 000	3 779 000 000	90 411 755	45 996 706
2015	1 835 000 000	3 879 000 000	90 926 191	45 811 520
2016	1 867 000 000	4 003 000 000	92 288 857	46 461 928
2017	1 899 000 000	4 033 000 000	91 301 013	47 010 833
2018	1 880 000 000	4 220 000 000	91 942 864	51 064 499

Tabell 3. Drivmedelsförbrukning i busstrafiken.

	Diesel [l] (5 % RME)	RME [l]	HVO [l]	Etanol [l]	Biogas [Nm³]	Naturgas [Nm³]
Basår 2011	35 899 257	3 338 647	0	35 511 540	6 335 942	0
2012	27 194 254	10 217 357	0	37 937 699	8 213 508	1 616 552
2013	13 866 202	26 594 967	0	34 955 585	10 996 112	250 806
2014	9 614 793	31 926 865	0	33 511 603	11 151 000	569 995
2015	7 835 416	33 566 180	0	29 323 396	12 913 454	1 875 271
2016	3 085 742	32 683 097	10 014693	22 093 924	13 270964	588 075
2017	1 960	21 786 130	26 570 313	14 057 937	14 133 339	0
2018	59 734	36 651 588	15 206 773	11 444 269	13 396 098	0

Tabell 4. Drivmedelsförbrukning och andel förnybar energi för Färdtjänsten.

	Fossilt bränsle [l alt. Nm3]	Förnybart bränsle [l alt. Nm3]	Andel förnybart drivmedel [volym-%]
Basår 2011	3 515 468	1 184 138	25 %
2012	3 136 617	959 765	23 %
2013	2 873 242	1321 930	32 %
2014	2 851 253	1 441 450	34 %
2015	2 916 685	1 990 715	41 %
2016	2 335 262	1 809 727	44 %
2017	2 346 954	2 614 770	53 %
2018	2 959 426	1 994 300	40 %

Tabell 5. Drivmedelsförbrukning för skärgårds-, pendelbåtstrafiken och helikoptertransporter för fastboende vid isläge.

	Diesel [l] (5 % RME)	RME [l]	HVO [l]	Jetbränsle [l]
Basår 2011	7 465 010	297 890	0	-
2012	-	-	-	-
2013	-	-	-	-
2014	6 967 180	279 245	0	-
2015	6 956 245	284 269	0	-
2016	6 981 573	266 563	36 866	-
2017	6 496 486	104	1 272 319	31 860
2018	6 871 077	0	1 484 212	34 425

Tabell 6. Tonkilometer och drivmedelsförbrukning för godstrafiken.

	Tonkilometer [tkm]	Diesel [l] (100 % fossil)	RME [l]	HVO [l]
Basår 2011	119 955	90 040	3 960	0
2012	-	-	-	-
2013	-	-	-	-
2014	133 577	91 445	3 995	0
2015	142 612	108 053	4 778	0
2016	165 439	100 787	4 356	0
2017	158 510	88 737	0	18 806
2018	181 713	98 196	0	20 726

Tabell 7. Energianvändning och andel förnybar energi inom spårtrafiken.

	Pendeltåg [MWh]	Tunnelbana [MWh]	Lokalbanor [MWh]	Andel förnybar energi
Basår 2011	159 800	196 800	40 000	100 %
2012	163 000	213 400	44 800	100 %
2013	209 500	207 500	42 700	100 %
2014	205 700	201 700	35 900	100 %
2015	198 700	206 900	38 700	100 %
2016	184 600	206 800	42 318	100 %
2017	188 145	201 198	45 635	100 %
2018	195 964	194 053	47 471	100 %

Tabell 8. Energianvändning inom den allmänna och särskilda kollektivtrafiken samt godstrafik.

	Busstrafik [MWh]	Spårtrafik [MWh]	Färdtjänsten [MWh]	Sjötrafiken persontrafik [MWh]	Sjötrafiken godstrafik [MWh]
Basår 2011	654 417	396 600	45 670	78 181	935
2012	684 877	421 200	39 850	-	-
2013	700 397	459 700	41 010	-	-
2014	704 739	443 300	42 020	72 051	949
2015	711 328	444 300	47 900	71 992	1 123
2016	697 783	433 714	40 480	72 420	1046
2017	678 859	434 978	48 050	76 795	1 058
2018	685 642	437 488	48 150	82 692	1 175

Tabell 9. Energianvändning per personkilometer inom den allmänna och särskilda kollektivtrafiken samt energianvändning per tonkilometer inom godstrafik.

	Busstrafik [kWh/pkm]	Spårtrafik [kWh/pkm]	Färdtjänsten [kWh/pkm]	Sjötrafiken persontrafik [kWh/pkm]	Sjötrafiken godstrafik [kWh/tkm]
Basår 2011	0,365	0,121	0,539	1,819	7,797
2012	0,374	0,123	0,475	-	-
2013	0,380	0,127	0,458	-	-
2014	0,376	0,117	0,465	1,566	7,106
2015	0,388	0,115	0,527	1,571	7,872
2016	0,374	0,108	0,439	1,559	6,324
2017	0,357	0,108	0,526	1,634	6,673
2018	0,365	0,104	0,524	1,619	6,466

Tabell 10. Busstrafikens utsläpp av luftföroreningar.

	Partiklar [ton]	Kväveoxider [ton]	Koldioxid [ton]
Basår 2011	19,9	2 489	168 190
2012	-	-	163 450
2013	15,4	2 042	136 150
2014	14,0	1 875	127 640
2015	12,7	1 608	127 620
2016	12,0	1 471	91 740
2017	11,0	1 310	61 390
2018	12,7	1240	59 960

Tabell 11. Färdtjänstens utsläpp av luftföroreningar.

	Partiklar [ton]	Kväveoxider [ton]	Koldioxid [ton]
Basår 2011	0,7	14,9	13 400
2012	0,6	13,8	11 750
2013	0,5	13,0	10 460
2014	0,3	14,2	10 980
2015	0,3	13,5	12 020
2016	0,2	10,7	9 651
2017	0,1	9,8	10 350
2018	0,05	6,5	9 560

Tabell 12. Skärgårds- och pendelbåtstrafikens utsläpp av luftföroreningar.

	Partiklar [ton]	Kväveoxider [ton]	Koldioxid [ton]
2011 Basår	7,2	228,7	26 048
2014	7,2	207,6	24 226
2015	6,3	204,9	24 184
2016	6,1	207,0	24 193
2017	4,6	177,0	22 784
2018	4,5	170,3	24 018

Tabell 13. Godstrafikens utsläpp av luftföroreningar.

	Partiklar [ton]	Kväveoxider [ton]	Koldioxid [ton]
2011 Basår	0,1	2,7	315
2014	0,1	2,7	318
2015	0,1	3,3	376
2016	0,1	3,2	350
2017	0,1	3,3	312
2018	0,1	3,6	343

Tabell 14. Byggavfall och sorteringsgrad.

	Totalt byggavfall	Andel sorterat avfall	Massor exkl. farligt avfall	Massor klassade som farligt avfall
2014	14 200	63 %	i.u.	i.u.
2015	4 000	83 %	125 500	8 800
2016	3 460	92 %	94 600	10 500
2017	14 322	98 %	364 424	1 155
2018	3 272	76 %	209 025	2 528

Tabell 15. Inköp av kaffe, choklad, te och frukt, etc. till personal.

	Inköp totalt [SEK]	Inköp ekologisk [SEK]	Andel ekologiska inköp
2012	1 432 417	815 740	57 %
2013	1 484 928	856 044	58 %
2014	1 351 530	943 730	70 %
2015	1 442 846	834 452	58 %
2016	1 607 415	1 089 562	68 %
2017	1 754 235	1 225 599	70 %
2018	1 850 964	1 261 591	69%

Trafikförvaltningen

Bilaga Lokala mål och indikatorer ÅRSRAPPORT december 2018

Lokala mål och indikatorer

Konsumtion **Genomsnittligt påstigande (en vanlig vardag, tusental)**	**Utfall 2018**	**Mål 2018**	**Utfall 2017**	**Utfall 2016**
Totalt SL-trafiken	2 814	2 803	2 744	2 716
Tunnelbana	1 211	1 205	1 204	1 189
Pendeltåg	341	305	319	310
Lokalbanor	190	165	145	169
Buss	1 072	1 128	1 075	1 047
Konsumtion/produktion **Antal resor/påstigande (tusental)**	**Utfall 2018**	**Mål 2018**	**Utfall 2017**	**Utfall 2016**
Färdtjänst -totalt antal resor	4 071	4 317	4 066	4 144
Färdtjänst -antal tillstånd, ej tusental	67 761	70 500	68 674	69 544
Sjötrafik - båtpendel - totalt antal resenärer	4 229	4 098	3 928	3 722
Sjötrafik - skärgårdstrafik - totalt antal resenärer	1 843	1 746	1 770	1 636
Produktion **Antal sittplatskilometer (tusental)**	**Utfall 2018**	**Mål 2018**	**Utfall 2017**	**Utfall 2016**
Totalt SL-trafiken	18 484	19 500	17 792	17 994
Tunnelbana	4 473	4 510	4 483	4 444
Pendeltåg	6 822	7 890	6 340	6 200
Lokalbanor	1 071	1 100	858	1 233
Buss	6 117	6 000	6 111	6 117
Tillförlitlighet **Punktlighet (% avgångar i rätt tid)**	**Utfall 2018**	**Mål 2018**	**Utfall 2017**	**Utfall 2016**
Tunnelbana	97,6	96,6	97,8	97,8
Pendeltåg	89,7	93,0	89,5	91,0
Lokalbanor	96,4	96,3	97,1	95,7
Busstrafik	87,9	90,0	87,2	88,0
Färdtjänst	86,8	94,0	87,8	90,0
Sjötrafik- båtpendel	N/A	N/A	N/A	N/A
Sjötrafik- skärgårdstrafik	N/A	90,0	N/A	90,2
Kvalitet **Upplevd kvalitet - nöjda resenärer**	**Utfall 2018**	**Mål 2018**	**Utfall 2017**	**Utfall 2016**
Totalt	80	75	82	80
Tunnelbana	85	75	85	84
Pendeltåg	63	66	73	68
Lokalbanor	88	85	87	84
Busstrafik	79	75	79	79
Färdtjänst	86	90	84	83
Sjötrafik - båtpendel	97	91	97	96
Sjötrafik - skärgårdstrafik	96	91	97	93

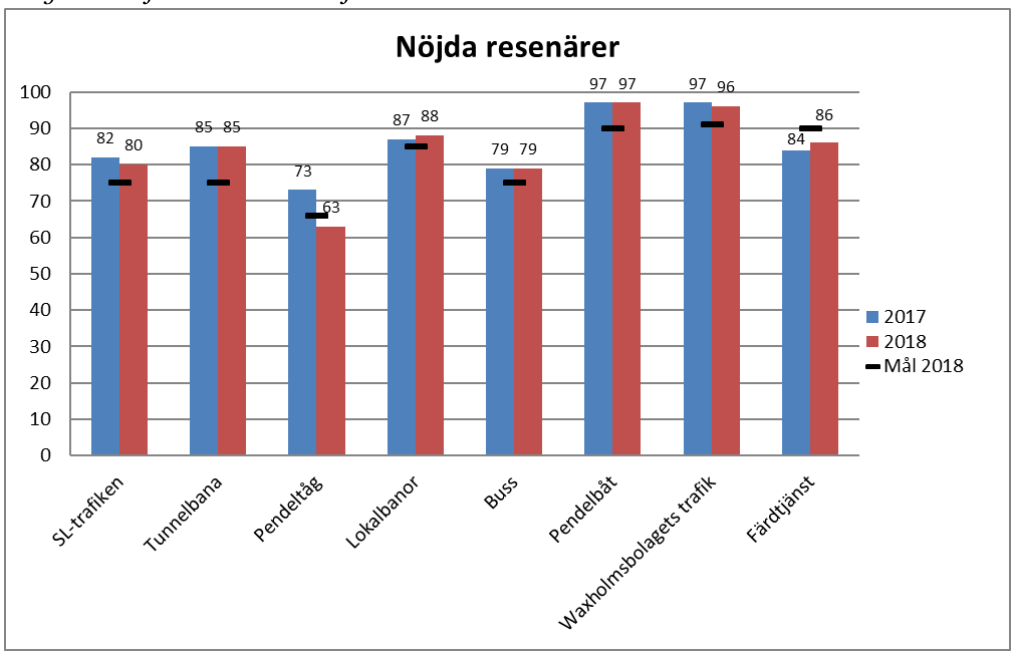
Kvalitet i kollektivtrafiken – Nöjda resenärer

Kundundersökningen upplevd kvalitet är trafikförvaltningens månatliga ombordundersökning av allmän kollektivtrafik på land och pendelbåtar (SL-trafiken) vilken mäter nöjdheten bland resenärerna.
Trafikförvaltningens mätning omfattar färdslagen tunnelbana, pendeltåg, lokalbanor, buss samt pendelbåt. Resenärer ombord har svarat på frågan "Vilket sammanfattande betyg vill du ge trafiken på den här linjen?".

Nöjdheten med skärgårdstrafiken mäts i en separat undersökning och redovisas per tertial. Indikatorn bygger på kundundersökningen Upplevd kvalitet. Resenärer ombord har svarat på frågan "Vilket sammanfattande betyg vill du ge trafiken på den här linjen?".

Nöjdheten med särskild kollektivtrafik mäts också i en separat kundundersökning, och redovisas per månad. Indikatorn redovisar utfallet på svar från 15 färdtjänstresenärer som kontaktas via telefon dagen efter sin utförda resa och får svara på frågor om den specifika resan.

Diagram. Nöjdhet i kollektivtrafiken



Kollektivtrafik på land, nöjda resenärer
Den totala nöjdheten i allmän kollektivtrafik (SL-trafiken) har minskat med två procentenheter mellan åren, det vill säga från 82 till 80 procent nöjda. Målet för den övergripande nöjdheten för allmän kollektivtrafik 2018 är 75 procent.

Andelen nöjda med *tunnelbanan* är bibehållet på 85 procent. Resultatet av mätningarna ligger stadigt på en nivå över mål om 75 procent utan större svängningar mellan månaderna. Detta är ett resultat som står i direkt relation till den höga andelen utförd trafik samt punktlighetsvärden. Under året har det pågått flertal ombyggnationer och underhållsarbeten samtidigt vilket inneburit utmaningar med att bibehålla nöjdheten. Främst gäller detta tidhållning, turtäthet och störningsinformation som är de indikatorer som har mest bäring på målet och varit mest utsatta för utmaningar under 2018.

Nöjdheten med *pendeltågen* har minskat från 73 till 63 procent, vilket motsvarar en minskning med 10 procentenheter. Måltalet för

pendeltågstrafiken är 66 procent nöjda och har inte uppnåtts för året. Sett över hela årets präglas resultatet av återhämtning och en positiv trend från en lägsta nivå om 58 procent i januari till 65 procent vid årets slut.
I början av året hade andelen nöjda resenärer sjunkit kraftigt och låg på nivåer under 60 procent som en följd av missnöje med snabbtågskonceptet, bristande trafikutsättning på grund av vagnbrist samt störningar på grund av infrastrukturfel. Från och med april har nöjdheten återställts till nivåer över 60 procent och resenärsförtroendet har sakta börjat återupprättas. Förbättringen beror bland annat på de åtgärder som vidtagits för att komma till rätta med infrastrukturfelen, se vidare avsnitt punktlighet för vilka åtgärder som vidtagits. Från juni och framåt har även en utökad närvaro av pendelvärdar i vagnar, kvällar och helger, genomförts med positivt resultat. Indikatorn trygga resenärer för pendeltåg har stadigt ökat sedan dess vilket har bidragit positivt till den generella nöjdheten för pendeltåg. Andel nöjda resenärer var exempelvis i augusti 68 procent trots begränsad tillgänglighet på citybanestationerna med anledning av den rådande rulltrappssituationen.

Nöjdheten med *lokalbanorna* har ökat med en procentenhet mellan åren, från 87 till 88 procent nöjda. Nöjdheten med lokalbanorna överstiger därmed måltalet 85 procent med två procentenheter. Resultatet har varit stabilt över hela året. Trafikförvaltningen arbetar aktivt med avtalsuppföljning för att bibehålla den höga nivån. Inför kommande planerade trafikavstängningar följs och utvecklas framtagna processer i samverkan med trafikentreprenörer och andra aktörer, i syfte att erbjuda en så attraktiv ersättningstrafik som möjligt för resenärerna.

Andelen nöjda med *busstrafiken* är bibehållen på 79 procent. Nöjdheten med bussarna överstiger därmed måltalet 75 procent. Inom avtalsområde Nacka-Värmdö har nöjdheten minskat främst med anledning av den rådande situationen vid Slussen med trängsel och svårt för resenärerna att veta vart de ska gå. En av åtgärderna för att förbättra situationen vid Slussen är att Keolis har satt in extrapersonal i form av trafikvärdar.

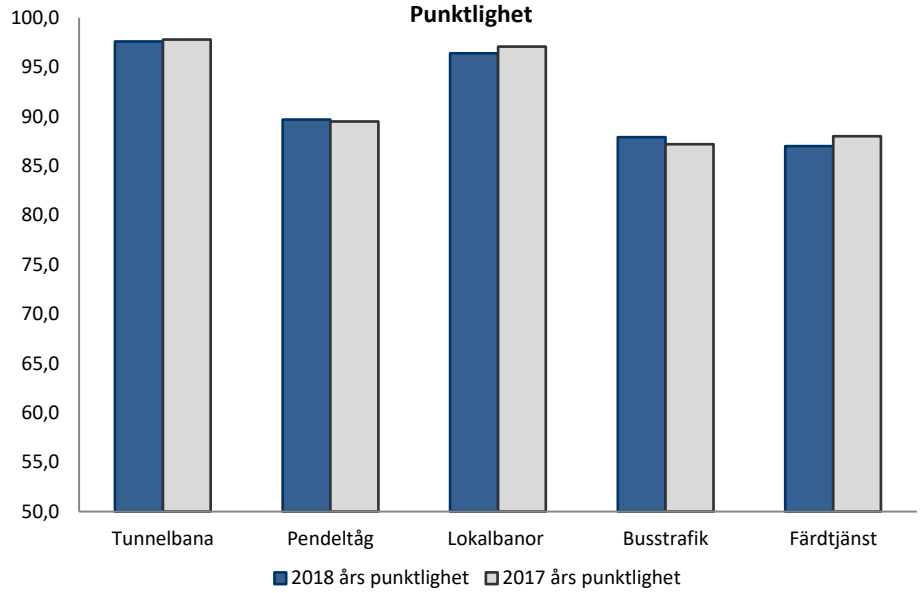
Kollektivtrafik på vatten, nöjda resenärer
Nöjdheten med *pendelbåtarna* är fortsatt mycket hög och på en bibehållen nivå om 97 procent. Målet för pendelbåtarna är 91 procent. Förbättrad trafik- och störningsinformation på alla pendelbåtshållplatser samt utökad trafik på linje 80 bidrar till det goda resultatet. Trafiken skapar smidiga tvärförbindelser mellan olika delar av Stockholm och gör att resenären kan undvika hårt belastade trafikpunkter. Nöjdheten med *skärgårdstrafiken* är också mycket hög men har minskat med 1 procentenhet jämfört med år 2017 från 97 till 96 procent. Målet för skärgårdstrafiken är 91 procent. Trenden är stabil. Bidragande till det höga resultatet för all sjötrafik är att resor till sjöss är av hög kvalitet, trängseln är lägre och resan upplevs som avstressande vilket påverkar resultatet i positiv riktning. Under längre pendlingsresor till kranskommunerna anses även möjligheten att kunna arbeta ombord som en viktig faktor vilket påverkar nöjdheten.

Särskild kollektivtrafik, nöjda resenärer
Andelen nöjda resenärer inom särskild kollektivtrafik har ökat med två procentenheter till 86 procent 2018 från 84 procent 2017, men uppnår inte målet för 2018 om 90 procent. Leverantörerna av färdtjänst taxi arbetar kontinuerligt med utbildningsinsatser av förare för att succesivt förbättra kvaliteten.

Punktlighet

En av de indikatorer som är viktig för resenärerna är trafikens punktlighet.

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



Punktligheten mäts procentuellt i antal avgångar i rätt tid inom tre minuter. Se vidare fotnot[1].

Kollektivtrafik på land, punktlighet
Tunnelbanans punktlighet för året uppgår till 97,6 procent, vilket är i samma nivå som föregående år, och över målet för 2018 (96,6 procent). Punktligheten har under året varit stabil och målet har uppfyllts samtliga månader förutom i augusti månad då den hamnade strax under mål på 96,5 procent. Gröna linjen med sina planerade ombyggnationsarbeten under sommaren påverkade punktligheten. Anledningen till detta var den störningskänsliga trafiklösningen som ombyggnationsarbeten skapar i samband med flertal samtida hastighetsbegränsningar. En aktiv

[1] I trafikavtalen finns regler som definierar om en avgång ska räknas som punktlig eller inte. Normalt tillåts att avgången är högst 1 minut för tidig och 3 minuter för sen. Om den mätta tiden inte håller sig inom det intervallet så betraktas avgången som ej punktlig. En inställd avgång betraktas också som ej punktlig. Antal punktliga/Totalt antal beställda avgångar=andel punktliga.

avtalsuppföljning av de trafikstörningar som ändå har uppstått bidrar till att förbättra rutinerna för återhämtning i trafiken och på så sätt upprätthålla utförd produktion.

Punktligheten för *Pendeltågen* ligger på samma nivå som föregående år, 89,7 procent vilket kan jämföras med 89,5 procent för föregående år, men lägre än målet för 2018 på 93 procent. Punktligheten har under 2018 uppvisat en positiv trend efter att årets lägsta noteringar noterades i januari och februari. Under november orsakade stora problem i infrastrukturen en kraftig nedgång i punktligheten. Återkommande infrastrukturfel och händelser med obehöriga i spårområdet fortsätter att vara huvudorsaker till förseningar. Trafikförvaltningen arbetar tillsammans med Trafikverket och MTR pendeltåg med syfte att reducera trafikpåverkande fel i infrastrukturen. Exempel på åtgärder som genomförts eller håller på att genomföras är:

- arbete i syfte att minska obehöriga i spår, trygghetsvärdar sattes in på tre identifierade problemstationer (Älvsjö, Årstaberg och Södra station), vilket markant minskade spårspring på dessa platser.
- de trettio mest utsatta växlarna identifierades och underhåll ökades med gott resultat.
- ökat fokus på signal- och elmatning.
- bevakningsinsatser under höst och vinter för att minska den under året kraftigt ökade skadegörelsen mot fordon, vilket har resulterat i minskad skadegörelse och fler fordon i trafik.

Lokalbanornas punktlighet har under perioden, med små variationer, legat på värden runt 95,5 till 97,5 procent med ackumulerat utfall för perioden 96,4 procent vilket är en minskning jämfört med motsvarande period föregående år (97,1 procent) och precis över målvärdet om 96,3 procent. En bidragande orsak till den något lägre punktligheten jämfört med föregående år är det kraftigt ökade resande på Tvärbanan som orsakar hög belastning med förseningar som följd. Insatståg har satts in under rusningen i syfte att hantera resandeökningen. Punktligheten förbättras i övrigt kontinuerligt genom att analyser samt justering av passning och tidtabell görs. I trafikavtalen finns incitamentsmodeller i syfte att främja trafikentreprenörernas kontinuerliga arbete med att förbättra punktligheten.

Punktligheten för *buss* är stabil för de flesta trafikområden och uppgår till 87,9 procent för år 2018 vilket är något högre än 2017 då punktligheten var 87,2 procent, men lägre än målet på 90 procent. Innerstadens framkomlighetsproblem bidrar alltjämt till att resultatet ligger strax under målet. Innerstaden är dock det område som visar den största förbättringen. Trafikförvaltningen arbetar kontinuerligt i samverkan med trafikentreprenörerna för att ständigt förbättra punktligheten. Flertalet trafikavtal har inbyggda incitamentsmodeller för att främja ett proaktivt arbetssätt hos trafikentreprenörerna vad gäller punktlighetsarbete och framkomlighetsfrämjande åtgärder. Inom verksamheten pågår ett omfattande arbete med framkomlighet tillsammans med kommunerna och

Trafikverket. Se vidare avsnitt 4.1.1 Strategiskt arbete, strategisk framkomlighet för det arbete som har bedrivits avseende framkomlighet.

Särskild kollektivtrafik, punktlighet
Punktligheten för färdtjänsten är 86,8 procent för 2018, vilket är en procentenhet lägre än utfallet 2017 och lägre än målet för 2018 (94,0 procent). En kombination av olika omständigheter orsakar bristerna i punktlighet speciellt i innerstaden vardagar mellan klockan 15 till 18. Stockholm växer och trängseln i trafiken ökar. Detta sker samtidigt som högkonjunkturen skapar ett generellt ökat resande i taxinäringen och en stor brist på taxiförare. Trafikförvaltningen har kontinuerliga uppföljningsmöten med leverantörerna.

Kollektivtrafik på vatten, punktlighet
Sjötrafiken saknar idag ett analysverktyg för mätning av punktligheten i både *pendelbåtstrafiken och skärgårdstrafiken*. Målet är att under 2019 skapa och anpassa ett verktyg även för sjötrafiken som harmoniserar med övriga trafikslag för att kunna presentera jämförbara uppgifter.

Produktion, antal Sittplatskilometer

Målet för den samlade SL-trafiken på land 2018 var 19 500 tusen sittplatskilometer[2]. Utfallet för 2018 är 18 484 tusen sittplatskilometrar vilket är lägre än målet. Fordonstyp är en viktig faktor för detta verksamhetstal. Nyare fordon har generellt sätt färre sittplatser och infasningen av nya fordon bidrar därför generellt till färre sittplatskilometer.

Tunnelbanan har ett mål på 4 510 tusen sittplatskilometer. Utfallet är 4 473 tusen sittplatskilometer vilket är något under målet. Målet för 2018 utgår från en lägre bortfallsnivå än den normala bortfallsnivån som även den håller sig inom den avtalade ramen för utförda fordonsutbudskilometrar. I jämförelse med utfallet för 2017 har sittplatskilometrarna minskat marginellt.

Pendeltåg har ett mål på 7 890 tusen sittplatskilometer. Utfall 2018 är 6 822 tusen sittplatskilometer, vilket är under målet. Fordonsbrist i början av året orsakade att fordonsutsättning inte kunde ske som planerat och att ett stort antal turer ställdes in.

Lokalbanor har ett mål på 1 100 tusen sittplatskilometer. Årets utfall är 1 071 tusen sittplatskilometer. Att målet inte nås förklaras av planerade trafikavstängningar på Roslagsbanan och Saltsjöbanan. Ersättande busstrafik har gått enligt plan, men räknas inte med i utfallet. Utfall 2017

2 Antal sittplatskilometer = antal sittplatser som ställs till förfogande (fordonstyp avgörande) multiplicerat med antalet utbudskilometer (fordonskilometer till trafikanternas förfogande).

var 858 tusen kilometer, de planerade trafikavstängningar var då fler samt mer omfattande än 2018.

Busstrafiken har ett mål på 6 000 tusen sittplatskilometer. Årets utfall är 6 117 tusen sittplatskilometer. Ökningen förklaras av att ersättningstrafik med buss inte ingår i målet. Antalet sittplatskilometer 2018 var 6 117 tusen vilket i stort är oförändrat jämfört med utfall 2017 som var 6 111 tusen.

Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

Handläggare
Helen Maalinn
08-686 1632
helen.maalinn@sll.se

RAPPORT
2019-01-16
Version

Ärende/Dok. id.
1447926

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Trafikförvaltningens hållbarhetsredovisning 2018

Hållbarhetsbilaga till årsrapport 2018 för trafiknämnden

Förord

Den här redovisningen sammanfattar trafikförvaltningens hållbarhetsarbete för 2018.

Sedan maj 2009 är trafikförvaltningen genom AB Storstockholms Lokaltrafik medlem i Förenta Nationernas hållbarhetsinitiativ Global Compact och har därmed åtagit sig att följa dess tio principer inom områdena mänskliga rättigheter, arbetsrätt, miljö och antikorruption. Trafikförvaltningen arbetar sedan många år aktivt inom dessa områden genom att definiera kort- och långsiktiga mål inom samtliga områden och integrera dem i den dagliga verksamheten. De tio principerna styr också inriktningen på hållbarhetsarbetet.

Sedan 2016 tar rapporteringen även hänsyn till Global Reporting Initiatives standarder för hållbarhetsredovisning. En hänvisning till var i rapporten respektive principindikator redovisas finns på sidan 69-71.

För frågor rörande rapporten eller om trafikförvaltningens hållbarhetsarbete, vänligen kontakta hallbarutveckling@sl.se.

Läs mer om trafikförvaltningen och verksamheten på www.sll.se/kollektivtrafik.

Besöksadress: Lindhagensgatan 100,
122 18 Stockholm.

© 2018 Trafikförvaltningen
Hållbar utveckling

Innehållsförteckning

Förord 2
Innehållsförteckning 3
1 Förvaltningschefen har ordet 4
2 Om trafikförvaltningen 8
3 Intressenter 11
4 Trafikförvaltningens hållbarhetsarbete 12
5 Gemensamma värderingar 22
6 Mänskliga rättigheter och socialt ansvarstagande 25
7 Ansvarsfull arbetsgivare 39
8 Miljöansvar 45
9 Motverkande av korruption 60
10 Om denna redovisning 64
Bilaga 1 Trafikentreprenörer 2018 72
Bilaga 2 Medlemskap i urval 74
Bilaga 3 Agenda 2030 mål 75
Bilaga 4 Förteckning över medverkande 76

1 Förvaltningschefen har ordet

Hur ser du på demokratins betydelse?
Jag har en stor respekt för demokratins fundament. Vi arbetar i en politiskt styrd organisation, där politikerna är valda av invånarna i länet. Vi får våra uppdrag av politikerna och vi måste ha en stor respekt för de avvägningar politikerna gör, då de ofta har ett större perspektiv att ta hänsyn till än en effektiv kollektivtrafik.

Vi måste ha en förståelse för att demokrati kan ta tid. Det är självklart att det kan upplevas som väldigt frustrerande när detaljplaner eller stora viktiga upphandlingar blir överprövade och våra projekt blir försenade. Jag får påminna mig själv och mina medarbetare om att ha tålamod och se förseningarna från ett större perspektiv, de är en del av demokratin. Vi vill ju alla ha fungerande demokratiska processer som följer ett gemensamt regelverk där prövningar görs på sakliga grunder och korruption förhindras. Vi kan inte ta demokratin för given utan vi måste kämpa för att den ska bestå.

Öppenhet och insyn i vår verksamhet är viktigt eftersom större delen av vår verksamhet finansieras av skattepengar.

Berätta om trafikförvaltningens värderingsarbete!
Jag tycker att det är viktigt att komma ihåg att vi är här för att genomföra vårt uppdrag att dagligen leverera en fungerande trafik, förvalta anläggningar samt utveckla trafiksystemet. Vi är duktiga och levererar enligt mål, men för att bli en hållbar verksamhet över tid och fortsätta vara en bra arbetsplats måste vi också leda verksamheten utifrån våra värderingar.

Frågan är vad vill vi ha för arbetsplats? Vad har vi för kultur i dag och vad vill vi ha i framtiden, vilken förflyttning behöver vi göra? Under 2018 har vi lagt ner ett stort arbete där alla medarbetare varit med och tagit fram en beskrivning för våra värderingar. Vårt uppdrag bygger på att vi har en hållbar organisation där vi arbetar med och utifrån våra värderingar. Det svåra är att ställa in våra interna kompasser så att vi verkligen arbetar med våra attityder och beteenden. När vi alla agerar utifrån våra grundläggande värderingar i våra attityder och beteenden, då har vi lyckats.

I värderingsarbete ingår även det externa perspektivet. Vi har många viktiga intressenter såsom resenärer, blivande medarbetare, entreprenörer och kommuner. Hur vill vi att de ska uppfatta oss? Vi vill ju så klart att de ska

beskriva oss som Pålitliga, Ödmjuka. Kompetenta och bra på att Samverka. Nu i samband med regionbildningen är värdeordet ”Samverkan” extra viktigt. Även från ett samhällsplaneringsperspektiv är det viktigt att vi samverkar för att skapa hållbara lösningar.

För att vi ska klara av vårt uppdrag bygger det på att vi kan attrahera kompetent arbetskraft både vid nyrekrytering samt att få befintliga medarbetare att trivas och stanna. Att arbeta med värderingar är då en förutsättning för att lyckas. Dagens unga ställer helt andra krav på ”den goda arbetsplatsen” än vad man gjorde förr. För att behålla duktiga medarbetare blir det allt viktigare att arbeta med kultur, klimat och mjuka frågor. Dialog, samverkan och delaktighet är avgörande för hur vi ska jobba tillsammans. Jag tror att hållbarhet byggs inifrån varför vi i år har lagt mycket fokus på värderingar, samverkan och ledarskap.

Varför är det viktigt att trafikförvaltningen arbetar med hållbarhetsfrågor?
Det är viktigt för planetens överlevnad att vi arbetar med hållbarhetsfrågor och som Sveriges största regionala kollektivtrafikmyndighet har vi ett stort ansvar. Vi är med och utvecklar ett hållbart Stockholm där kollektivtrafiken, anläggningarna och vårt eget kontor utgör viktiga förutsättningar. Hur vi på förvaltningen driver hållbarhetsfrågor är också viktigt ur ett nationellt och internationellt perspektiv då vi är drivande i kollektivtrafikutvecklingen i Sverige och världen.

Hur ser du på trafikförvaltningens arbete inom hållbar utveckling under redovisningsåret?
När det gäller ekonomisk hållbarhet måste vi hitta en jämvikt i hur vi bygger ut kollektivtrafiken för att klara finansieringen av utbyggnaden. Ekonomi i balans är en förutsättning för att vi ska kunna fortsätta att utveckla kollektivtrafiken.

Den miljömässiga hållbarheten har vi kommit otroligt långt i, men vi är inte färdiga. Vi är världsledande i omställningen till en fossilfri fordonsflotta. Alla våra bussar går på förnybara bränslen, spårtrafiken drivs med grön el och ett stort arbete pågår inom Sjötrafiken med att byta till miljödiesel (HVO). Energieffektivisering och elektrifiering är andra viktiga områden vi har arbetat mycket med under året. Eftersom buller har påvisbara hälsoeffekter har vi under året arbetat med att minska buller från vår trafik och våra anläggningar.

När det gäller den sociala hållbarheten kan trafikförvaltningen spela en viktig roll på många olika sätt. För att nå alla samhällsgrupper är kollektivtrafiken helt

avgörande i att skapa social hållbarhet. Kollektivtrafiken bidrar till integration i länet genom att medborgarna kan röra sig mellan olika delar av länet. Stora satsningar har gjorts under året på att skapa en trygg och tillgänglig kollektivtrafik så att inga människor och stadsdelar blir isolerade. Det är viktigt att ”våga” köra kollektivtrafik i utsatta områden. Det skulle vara ett stort nederlag för ett öppet och demokratisk samhälle om vi på grund av hot och våld skulle behöva dra tillbaka buss- och tåglinjer.

Det finns fortfarande mycket att göra inom det sociala området, vi skulle till exempel kunna genomföra sociala konsekvensbedömningar (SKB) i ännu större utsträckning. Inom samtliga hållbarhetsområden är vi redo att ta ”nästa steg” i det systematiska arbetet. Vi har en ekonomi i balans, en ren bussflotta, en hög tillgänglighet – nu är det dags att gå vidare med förbättringsarbetet.

Hur ser du på förvaltningens arbete utifrån Global Compacts principer?
Global Compacts 10 principer utgör en bas för vårt hållbarhetsarbete. För att få en förståelse för principerna har vi översatt och konkretiserat dem i våra styrande riktlinjer. De ger ett annat perspektiv på vår verksamhet och visar att vi är ganska mogna inom frågorna.

Hur arbetar trafikförvaltningen mot korruption – finns det någon koppling till era värderingar?
Som en stor beställarorganisation som upphandlar för mellan 16 och 18 miljarder kronor per år är det viktigt att vi har en god intern styrning och kontroll för att tidigt upptäcka risker för oegentligheter. För att kunna arbeta effektivt mot korruption tycker jag att arbetet måste börja i företagets interna kultur. Vi måste ha värderingar, en etisk kompass och ett förhållningssätt som tar avstånd från oegentligheter.

Våra värderingar och värdegrund måste tydligt visa vad som är acceptabelt och vad som inte är det. I upphandlingar har vi på grund av vår storlek ett starkt verktyg för att kunna mota oönskat beteende. Vi lägger mycket energi på att granska och följa upp upphandlingar men det kan hända mycket i affärsrelationer under resans gång. Vi har därför ett kontrollsystem i flera steg. Landstinget har även diskuterat att införa ett visselblås-system som skulle omfatta hela verksamheten inklusive trafikförvaltningen.

Vilka är trafikförvaltningens viktigaste utmaningar på hållbarhetsområdet 2019?

Det viktigaste från längre perspektiv är att jobba med att öka andelen som reser, det vill säga få fler att åka kollektivt istället för med bil. På kortare sikt är vår utmaning att behålla vårt goda rykte och höga kundnöjdhet samtidigt som vi utvecklar trafiken.

Vi behöver profilera oss tydligare och kommunicera vårt goda arbete till framför allt våra resenärer. Vi har länge jobbat systematiskt med hållbarhetsfrågor men jag är inte säker på att alla vet hur långt i framkant vi ligger.

Inför Världskonferens om kollektivtrafik som hålls i Stockholm sommar 2019 har vi stora möjligheter att sprida vårt hållbarhetsarbete globalt. Uppemot 14000 delegater från hela världen kommer att rikta ögonen mot Stockholm och vår kollektivtrafik under konferensen.

För att långsiktigt klara av de uppdrag vi får av politiken är det en överlevnadsfråga att jobba med hållbarhet och sunda värderingar för att kunna attrahera och behålla kompetenta medarbetare.



Caroline Ottosson
Förvaltningschef

2 Om trafikförvaltningen

2.1 Ansvarsområden

Trafikförvaltningen är verksamheten bakom varumärkena AB Storstockholms Lokaltrafik (SL), Waxholmsbolaget (WÅAB), Färdtjänsten och Spårvägsmuseet i Stockholms län. SL är det övergripande varumärket för den samlade lokaltrafiken i Storstockholm. Waxholmsbolaget kör kollektivtrafik till sjöss och Färdtjänsten är ett komplement för dem som inte kan resa med den allmänna kollektivtrafiken. I Spårvägsmuseet ryms kollektivtrafikens historia, något som intresserar cirka 100 000 besökare varje år.

Eftersom trafikförvaltningen förvaltar trafikavtalen och ansvarar för den verksamhet som bedrivs under dessa varumärken används fortsättningsvis organisationsnamnet trafikförvaltningen i den här rapporten som omfattar SL, WÅAB, Färdtjänsten och Spårvägsmuseet.



Figur 2.1 Organisationsstruktur Stockholms läns landsting trafikförvaltningen.

2.2 Verksamhetsidé

Trafikförvaltningen ska utifrån Stockholms läns landstings krav och intressenters förväntningar föreslå och genomföra regionala kollektivtrafik-lösningar som underlättar arbetspendling och förenklar vardagen för boende och besökare i Stockholmsregionen.

2.3 Vision och värderingar

Trafikförvaltningen arbetar utifrån landstingets övergripande vision och värderingar. Visionen lyder en attraktiv, hållbar och växande Stockholmsregion med frihet för invånarna att själva forma sina liv och fatta avgörande beslut. Värderingarna bygger på att landstingets arbete ska präglas av Samverkan,

Pålitlighet, Öppenhet och Kompetens. Alla förvaltningar och bolag ska precisera innebörden av värderingarna för sin egen verksamhet.

2.4 Politisk styrning, finansiering och kontroll

Trafikförvaltningen är en förvaltningsorganisation under trafiknämnden inom Stockholms läns landsting. Landstingsfullmäktige utser trafiknämndens ledamöter. Trafikförvaltningen har det övergripande ansvaret för den allmänna och särskilda kollektivtrafiken i Stockholms län – på land och till sjöss. I Stockholms läns landstings regionala trafikförsörjningsprogram fastställs mål, visioner, inriktning och omfattning av kollektivtrafiken. Trafikförsörjnings-programmet beslutas av landstingsfullmäktige, som ytterst styr trafikförvaltningens verksamhet.

Trafiken och byggentreprenader drivs av företag som upphandlas i konkurrens. Den upphandlade kollektivtrafiken och byggprojekten finansieras dels via landstingsskatten, dels via intäkter från biljettförsäljning, reklamplatser och uthyrning av lokaler i anslutning till kollektivtrafiken. Upphandlade trafikentreprenörer, leverantörer och kontrakt kontrolleras och följs upp regelbundet. Läs mer om avtalsuppföljningen i kapitel 4.3.

I syfte att följa upp och kontrollera trafikförvaltningens egen verksamhet tillämpas ett internationellt ramverk för internkontroll. Internkontroll är en process där styrelse, ledning och övrig personal samverkar och följer upp att verksamhetens mål uppnås avseende:

- Ändamålsenlig, kostnadseffektiv och säker verksamhet
- Tillförlitlig ekonomisk och finansiell rapportering och information
- Efterlevnad av tillämpliga lagar, förordningar och interna regler

Tabell 2.2 Fakta verksamhet och ekonomi.

	2016	2017	2018
Antal påstigande en vanlig vardag*, tusental	2 716	2 744	2814
Andel nöjda resenärer i allmän kollektivtrafik, procent	80	82	80
Andel nöjda resenärer i särskild kollektivtrafik, procent	83	84	86
Andel nöjda resenärer i kollektivtrafik på vatten, procent	93	97	96
Resultat, miljoner kronor	160	483	586
Årets intäkter, miljoner kronor	21 062	22 380	22 911
Biljettintäkter, miljoner kronor	7 542	8 144	8 473
Skattefinansieringsgrad (SL), procent	48	48	45
Investeringar, miljoner kronor	6 147	6 933	4 099

*Ett genomsnitt över hela året, inklusive sommarperioden.

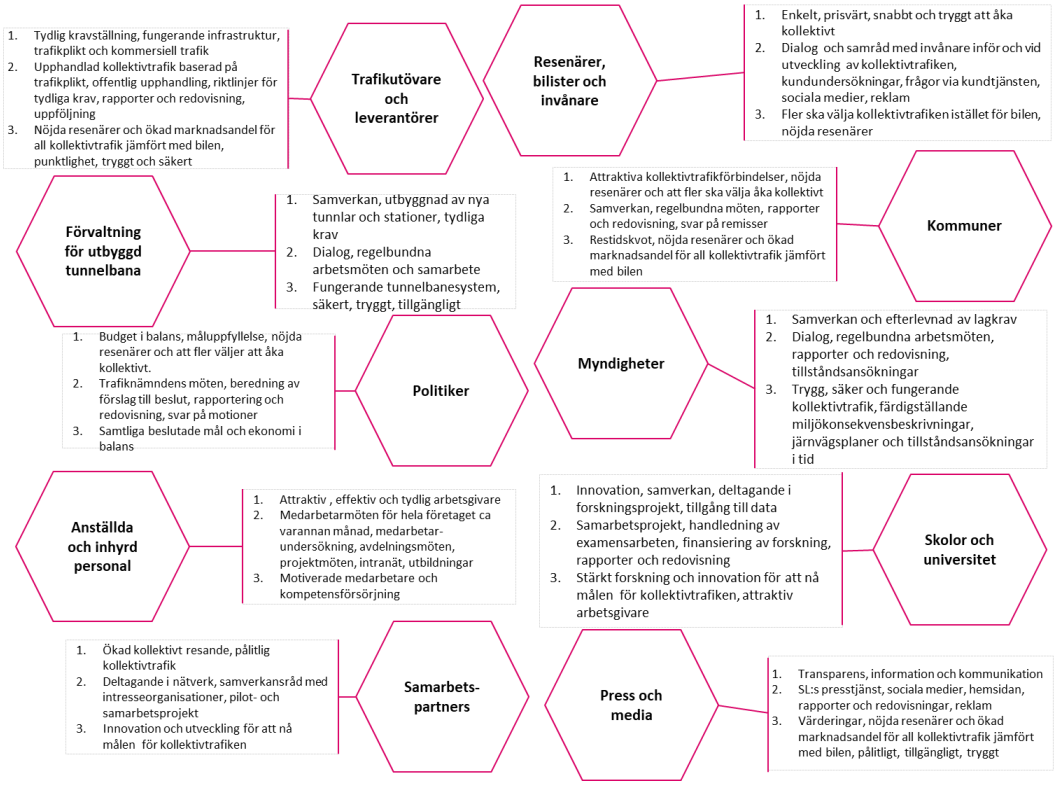
2.5 Landstinget blir Region Stockholm

1 januari 2019 tar landstinget över det regionala utvecklingsansvaret från länsstyrelsen. Det innebär att landstinget får ett utökat uppdrag för bland annat frågor kopplade till tillväxt, transporter och infrastruktur. Med det utökade regionala ansvaret kommer Stockholms läns landsting övergå till region och i samband med detta byta namn till Region Stockholm.

3 Intressenter

Samverkan med andra aktörer i länet är avgörande för att trafikförvaltningen ska kunna nå de beslutade målen i trafikförsörjningsprogrammet. 2018 har präglats av ökat fokus på samverkan med flera av de viktigaste intressenterna Från 2019 när Stockholms läns landsting ombildas till Region Stockholm kommer trafikförvaltningen få ett ytterligare ansvar att samverka med både interna och externa intressenter.

I figuren nedan presenteras trafikförvaltningens huvudsakliga intressenter, exempel på deras förväntningar och fokusfrågor (1), trafikförvaltningens huvudsakliga aktiviteter och kanaler för att hantera dessa (2) samt trafikförvaltningens verksamhetsmål kopplade till respektive intressentgrupps intressen (3).

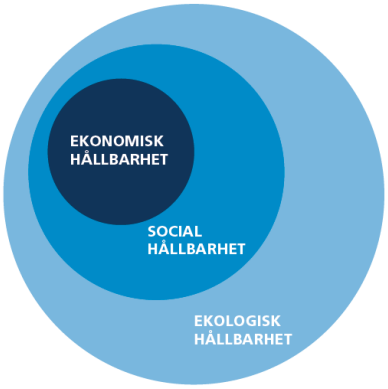


Figur 3.1 Urval av trafikförvaltningens huvudsakliga intressenter.

4 Trafikförvaltningens hållbarhetsarbete

4.1 Begreppet hållbar utveckling

Trafikförvaltningen, liksom hela landstinget, arbetar utifrån en definition av hållbar utveckling som handlar om att säkerställa goda livsvillkor för alla människor, nu och i framtiden. Människan är i centrum, ekologin sätter ramarna och en sund ekonomi är en förutsättning och ett medel för hållbar utveckling.



Figur 4.1 Social hållbarhet är målet, ekologin sätter ramarna och ekonomin är ett medel och en förutsättning för hållbar utveckling.

För trafikförvaltningen handlar det i första hand om att se till att invånarna i länet får tillgång till en väl fungerande och hållbar kollektivtrafik. Att Stockholm växer kraftigt ökar belastningen på alla delar av trafiksystem i länet.

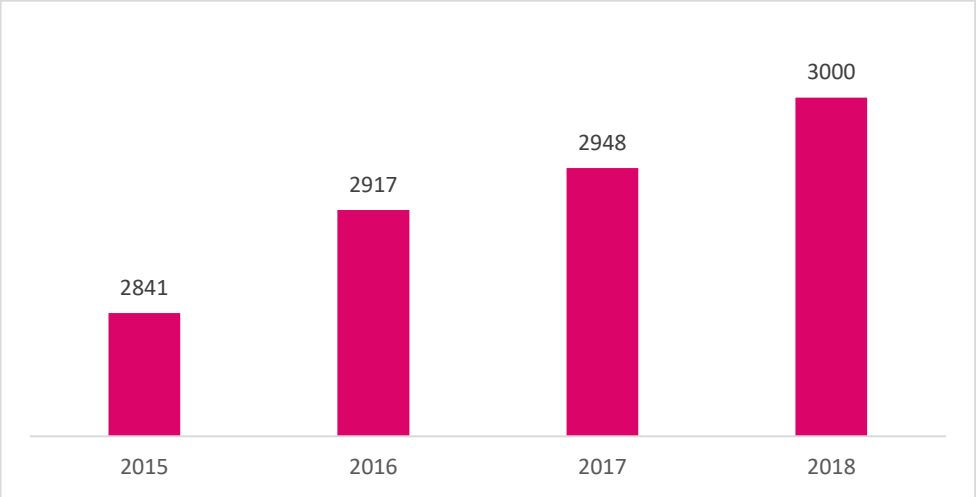
Trafikförvaltningen gör stora investeringar inom kollektivtrafiken för att arbetet med hållbara resor ska ligga i framkant och främja en hållbar utveckling av Stockholmsregionen. Ett av de viktigaste måtten på detta är att andelen invånare som reser med kollektivtrafiken ökar.

Hållbar utveckling har en central roll i trafikförvaltningens arbete. 2018 hamnade SL på plats 24 av totalt 326 företag i Skandinaviens största undersökning, Sustainable Brand Index. Det är en förbättring med 6 placeringar sen 2017. Undersökningen genomförs årligen och listar de mest hållbara varumärkena utifrån 30 000 konsumenters åsikter.

Tabell 4.1 Mål för kollektivtrafikens marknadsandel av de motoriserade resorna.

	Basår (2015)*	Mål 2020	Mål 2030
Marknadsandel	49 %	51,5 %	54 %

*Rapport resvanor i Stockholm län 2015, nästa undersökning görs 2019.



Figur 4.2 Utveckling av resandet med kollektivtrafiken över tid, antal påstigande en vanlig vinterdag (tusental). Ett mått som används för att bedöma behovet av kollektivtrafik och som omfattar statistiken som visar genomsnittet under vår-, höst- och vinterperioden.

4.1.1 Social hållbarhet

De mänskliga rättigheterna är grundläggande för att bedriva en hållbar verksamhet. Ett flertal av Förenta Nationernas (FN:s) globala mål för hållbar utveckling visar på vad begreppet social hållbarhet innefattar. Social hållbarhet berör människors livsvillkor i samhället, till exempel hälsa, trygghet, utbildning, rättvisa och maktutövning, samt möjligheterna att förbättra dem. Förutom det individuella perspektivet handlar det om hur förutsättningarna för dessa livsvillkor fördelar sig mellan människor. De sociala hållbarhetsaspekterna är många och olika viktiga i olika sammanhang. Aspekter av social hållbarhet som demokrati, antidiskriminering, folkhälsa, jämlikhet, jämställdhet, mångfald, tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, tillit och trygghet är extra viktiga i samhällsplaneringen, där trafikförvaltningen spelar en viktig roll.

Den sociala hållbarheten delas i denna rapport upp i två delar: mänskliga rättigheter och ansvarsfull arbetsgivare. Inom området mänskliga rättigheter

arbetar trafikförvaltningen främst med tillgänglighet, trygghet samt jämlikhet och jämställdhet. När det gäller området ansvarsfull arbetsgivare är trafikförvaltningens huvudsakliga fokus att vara en attraktiv arbetsgivare som tar ansvar för alla anställda. I detta ingår att arbeta systematiskt och förebyggande med arbetsmiljöfrågor.

4.1.2 Miljömässig hållbarhet

Miljömässig hållbarhet, som i många sammanhang även kallas ekologisk hållbarhet, brukar beskrivas som att den ligger till grund för de två andra hållbarhetskomponenterna. Den handlar om jordens ekosystem och att långsiktigt behålla dess önskade funktioner, till exempel produktion av mat och energi, tillhandahållande av rent vatten, klimat- reglering och rekreation. I landstinget har fullmäktige beslutat att arbetet mot miljömässig och ekologisk hållbarhet inom kollektivtrafik- verksamheten ska utgå från miljömål i trafikförsörjningsprogrammet samt från landstingets miljöprogram. Den miljömässiga hållbarheten för trafikförvaltningen redovisas med utgångspunkt i att få fler att välja åka kollektivt. Dessutom redovisas åtgärder inom områdena bränsleanvändning, energianvändning, materialanvändning och buller.

4.1.3 Ekonomisk hållbarhet

Det finns ett flertal förslag på hur ekonomisk hållbarhet bör definieras. En vedertagen definition beskriver begreppet som följer: ”En ekonomisk utveckling som inte medför negativa konsekvenser för den ekologiska eller sociala hållbarheten. En ökning av ekonomiskt kapital får alltså inte ske på bekostnad av en minskning i naturkapital eller socialt kapital.” För trafikförvaltningen som samhällsaktör innebär ekonomisk hållbarhet kortfattat att hushålla med resurserna och skapa så stor samhällsnytta som möjligt för de ekonomiska medel som landstinget har, samt säkerställa att de fördelas rättvist.

4.2 Mål och styrande dokument inom hållbarhet



Figur 4.3 Styrande dokument för hållbarhetsarbetet inom trafikförvaltningen.

4.2.1 Ny regional utvecklingsplan

Stockholmsregionens nya utvecklingsplan fastställdes av fullmäktige i juni 2018. Den har arbetats fram av ett stort antal aktörer i regionen. Planen uttrycker den gemensamma viljan för regionens utveckling fram till 2050. Visionen är att vara Europas mest attraktiva storstadsregion att leva, verka och bo i. Som ansvarstagande europeisk huvudstadsregion bidrar Stockholmsregionen också till en hållbar utveckling globalt. Mål, delmål och regionala prioriteringar sätter regionens och omvärldens invånare i fokus, har ekologin och de planetära gränserna som ram och ser den ekonomiska utvecklingen som ett medel och förutsättning.

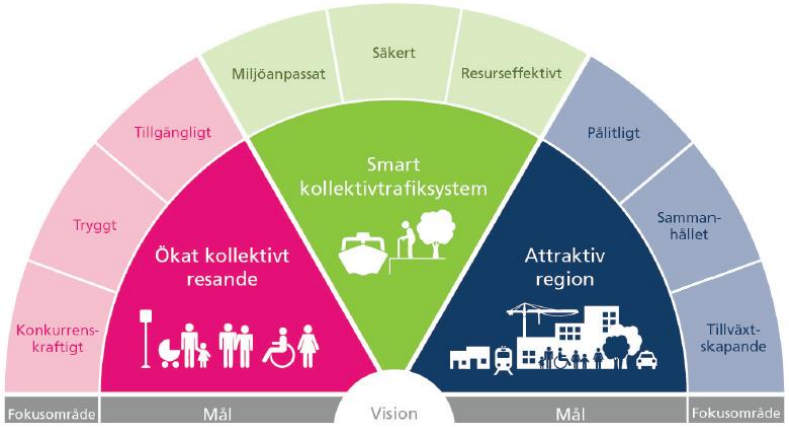
De fyra målen övergripande målen är:

- En tillgänglig region med god livsmiljö
- En öppen, jämställd, jämlik och inkluderande region
- En ledande tillväxt- och kunskapsregion
- En resurseffektiv och resilient region utan klimatpåverkande utsläpp

4.2.2 Trafikförsörjningsprogram

Trafikförsörjningsprogrammet bygger bland annat på Stockholmsregionens utvecklingsplan och är regionens viktigaste styrdokument för kollektivtrafikens utveckling. Det senast fastställda programmet började gälla under 2017. Programmets syfte är att fastställa de gemensamma och långsiktiga målen för kollektivtrafiken fram till 2030 som alla aktörer i länet ska arbeta tillsammans med för att uppnå. Det omfattar både SL-trafiken och kommersiell kollektivtrafik och rör alla trafikslag, såväl buss- och spårtrafik som färdtjänst och kollektivtrafik på vatten. Trafikförsörjningsprogrammet har tre övergripande mål:

- Ökat kollektivt resande
- Smart kollektivtrafiksystem
- Attraktiv region



Figur 4.4 Mål och fokusområden i trafikförsörjningsprogrammet.

Utifrån FN:s globala hållbarhetsmål Agenda 2030 har en hållbarhetsanalys av trafikförsörjningsprogrammet utförs. Analysen gjordes utifrån miljömässig, ekonomisk och social hållbarhet. Analysen visade att samtliga mål och indikatorer i trafikförsörjningsprogrammet bidrar till att uppfylla minst ett av FN:s hållbarhetsmål. Vilket är en bekräftelse på att hållbarheten verkligen är integrerad och närvarande i hela programmet vilket stärker programmets legitimitet.

Mål om ökat kollektivt resande anknyter till den väntade befolkningsökningen i länet (från dagens 2,2 miljoner till 2,9 miljoner år 2030) vilket ställer krav på att kollektivtrafiken kan utvecklas i samma takt. Transportsystemet ska även planeras så att kollektivt resande främjas framför privatbilism. Kollektivtrafiken ska vara konkurrenskraftig, trygg och tillgänglig.

Mål om smart kollektivtrafiksystem handlar om att kollektivtrafiken ska utvecklas på ett sätt som hushållar med samhällsresurser. Kollektivtrafik-systemet ska vara miljöanpassat, säkert och resurseffektivt.

Mål om attraktiv region är kopplat till kollektivtrafikens del i att öka jämlikhet och jämställdhet i länet genom att skapa tillgänglighet till arbete, service och fritidsaktiviteter utifrån olika behov och sysselsättningar. Fokusområden är pålitligt, sammanhållet och tillväxtskapande.

4.2.3 Miljöprogram

Stockholms läns landstings Miljöprogram 2017-2021 är det sjunde i ordningen och illustrerar att landstingets politiska ledning har prioriterat ett systematiskt

och ambitiöst miljöarbete över många år. I miljöprogrammet finns miljömål för kollektivtrafiken fram till 2021. Målen i miljöprogrammet harmoniserar med trafikförsörjningsprogrammet och tillsammans säkerställer dokumenten en enhetlig miljöstyrning på kort och lång sikt.

4.2.4 Strategier

Trafikförvaltningen har sex strategier för den regionala kollektivtrafiken i Stockholms län. Strategierna uttrycker framåtblickande principer för hur kollektivtrafikens utveckling ska leda mot de fastställda målen. Strategierna är:

- Trafikstrategi
- Affärsstrategi
- Infrastrukturstrategi
- Kommunikationsstrategi
- Kundservicestrategi
- Strategi för hållbar utveckling

Strategi för hållbar utveckling beskriver övergripande principer för de vägval som behöver göras i arbetet med att utveckla kollektivtrafiken mot de hållbarhets mål som anges i trafikförsörjningsprogrammet samt i övriga policyer och måldokument. Inom ramen för princip 2 i strategin för hållbar utveckling tillämpas försiktighetsprincipen enligt miljöbalken och FN:s Global Compact.

Beslutade strategiska principer i Strategi för hållbar utveckling:

1. Trafikförvaltningens målsättningar och krav avseende miljö, hälsa och socialt ansvar ska beaktas i affärsprocessens alla steg.
2. Trafikförvaltningen ska förebygga och minska negativ påverkan på människors hälsa och miljö.
3. Trafikförvaltningen ska förebygga och minska onödig resursförbrukning.
4. Trafikförvaltningens krav avseende buller och vibrationer ska följas vid alla beslut om infrastruktur eller trafik. Buller i befintlig miljö ska åtgärdas enligt förvaltningens beslutade prioritetsordning.
5. Trafikförvaltningen ska endast använda el från förnybara källor samt ersätta fossila bränslen med förnybara. Bränslen som framställs ur avfall ska prioriteras.
6. Trafikförvaltningens krav och målsättningar på energieffektivitet ska beaktas och beskrivas inför all ny-, om- och tillbyggnad samt vid inköp av nya fordon och fartyg.
7. Trafikförvaltningen ska verka systematiskt för socialt ansvarstagande i enlighet med internationellt vedertagna konventioner.

8. Trafikförvaltningen ska beakta olika gruppers förutsättningar och behov i kollektivtrafiken för att bidra till en ökad jämlikhet och jämställdhet i regionen.

Under 2019 kommer ett arbete att inledas för att analysera vilken funktion som strategierna och de strategiska principerna ska ha i framtiden. Därefter kommer strategierna och de strategiska principerna att omarbetas och anpassas efter målsättningarna i trafikförsörjningsprogrammet, Stockholmsregionens utvecklingsplan och det miljöpolitiska programmet.

4.2.5 Landstingsgemensamma riktlinjer inom hållbarhetsområdet

De landstingsgemensamma riktlinjerna, se nedan, utgör utgångspunkter för trafikförvaltningens riktlinjer. I de fall trafikförvaltningen inte har utarbetat en egen, mer långtgående riktlinje inom ett specifikt område tillämpas den landstingsgemenensamma riktlinjen. Dokumenten går att hämta via www.sll.se

- Jämställdhetspolicy
- HBT-policy
- Policy för delaktighet för personer med funktionsnedsättning
- Folkhälsopolicy
- Upphandlingspolicy
- Uppförandekod för leverantörer
- Åtgärdsplan avseende nationella minoriteter
- Handlingsplan för arbete med Barnkonventionen.
- Personalpolicy
- Samverkansavtal om arbetsmiljö och medbestämmande
- Antikorruptionspolicy
- Riktlinjer för antikorruption och representation

4.2.6 Områdesspecifika riktlinjer för trafikförvaltningen

I syfte att säkerställa ett likartat arbetssätt utifrån beslutade strategier har det tagits fram riktlinjer inom en rad olika områden, inklusive miljö (Riktlinjer Miljö, Riktlinjer Buller och vibrationer) och social hållbarhet (Riktlinjer Social hållbarhet, Riktlinjer Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning). De nämnda riktlinjerna definierar miljömässiga och sociala krav som trafikförvaltningen ställer vid alla projekt och upphandlingar. Riktlinjerna uppdateras en gång om året och större omarbetningar görs vid behov. Utöver riktlinjerna finns flera internt framtagna handböcker och andra stödjande dokument som ytterligare styr och stödjer arbetet inom

hållbarhetsområdet. Dessa preciseras för varje redovisat område i den fortsatta rapporten.

4.2.7 Konsekvensbedömning och riskhantering

Strategin för hållbar utveckling och riktlinjerna inom området implementeras inom trafikförvaltningens verksamhet genom olika aktiviteter. En grundläggande del i att hållbarheten genomsyrar det dagliga arbetet är att ekonomiska, miljömässiga och sociala konsekvenser identifieras, beskrivs och dokumenteras vid utredningar, studier, projekt och beslutsunderlag. En sammanfattande beskrivning av konsekvenser ska finnas med i varje tjänsteutlåtande. Positiva och/eller negativa aspekter ska beskrivas (exempelvis påverkan på resenärer med funktionsnedsättning, äldre och barn, närboende, påverkan på personal- grupper, arbetsmiljön, konsekvenser ur ett jämställdhets- och/eller jämlikhetsperspektiv). Eventuella avsteg från trafikförvaltningens riktlinjer ska beskrivas och varför dessa har gjorts. Det ska även beskrivas om samråd med intresseorganisationer har skett, vilka som är de väsentligaste synpunkterna samt hur synpunkterna har omhändertagits.

På samma sätt är identifiering, värdering och hantering av risker viktigt för trafikförvaltningen, både ur ekonomiskt, miljömässigt och socialt perspektiv. Detta är ett led i arbetet med ständiga förbättringar. Därför är en dokumenterad riskbedömning på samma sätt som konsekvensbedömningar en obligatorisk del av utredningar, projekt och beslutsunderlag.

4.3 Upphandling och uppföljning

Som en del av Stockholms läns landsting måste trafikförvaltningen tillämpa regler som gäller vid offentlig upphandling. Det innebär bland annat att upphandlande myndigheter eller enheter ska behandla leverantörer på ett likvärdigt och icke-diskriminerande sätt samt genomföra upphandlingar på ett öppet sätt. Vid upphandlingar ska vidare principerna om ömsesidigt erkännande och proportionalitet iakttas.

För att trafikförvaltningen ska kunna nå beslutade mål ställs en rad krav på de upphandlade verksamheterna och vid inköp av varor och tjänster. Trafikförvaltningen har en upphandlingspolicy, en beslutsordning för godkännande av upphandlingar och riktlinjer där det framgår vilka krav som alltid ska ställas i en upphandling. Vid alla upphandlingar ställs numera krav på systematiskt arbete med miljö och social hållbarhet.

4.3.1 Uppförandekod för leverantörer

Trafikförvaltningen tillämpar Sveriges regioner och landstings uppförandekod för leverantörer. Syftet med uppförandekoden är att främja en hållbar utveckling genom att leverantörer förbinder sig att respektera uppförandekoden både inom den egna organisationen och i leverantörskedjan. Varor och tjänster som levereras till Sveriges regioner och landsting ska vara framställda under förhållanden som är förenliga med:

- FN:s allmänna förklaring om de mänskliga rättigheterna (1948).
- Internationella arbetsorganisationens åtta kärnkonventioner nr 29, 87, 98, 100, 105, 111, 138 och 182.
- FN:s barnkonvention, artikel 32.
- Det arbetarskydd och den arbetsmiljö- lagstiftning som gäller i tillverkningslandet.
- Den arbetsrätt, inklusive lagstiftning om minimilön, och det socialförsäkringsskydd som gäller i tillverkningslandet.
- Den miljöskyddslagstiftning som gäller i tillverkningslandet.
- FN:s deklaration mot korruption.

Vid samtliga upphandlingar skickar trafikförvaltningen med en kravbilaga avseende miljö samt social hållbarhet. I dessa bilagor ställs det krav på att leverantörerna som minimum rapporterar vilka miljömässiga och sociala frågor de arbetar med, samt resultatet av detta arbete.

4.3.2 Uppföljning

Uppföljning av upphandlade avtal och förvaltning av infrastrukturen som SL äger sysselsätter över 400 personer och är en mycket stor del av trafikförvaltningens verksamhet. Flödet för uppföljning av avtal startar med att avtal lämnas över från ett projekt eller upphandling till förvaltning. Därefter vidtar den löpande förvaltningen samt vidareutveckling mot trafikförvaltningens mål (pågår under avtalets gång) och slutligen avslutet av affären. Kunskapsåterföring inför nya upphandlingar är också en viktig del, samt att affärsmässighet och att resenären är i fokus.

Genom en strukturerad uppföljning av leveranser och servicenivåer under hela avtalstiden säkerställs att affärerna löper enligt avtal och att trafikförvaltningen får det som beställts. Som stöd för den löpande avtalsuppföljningen finns en generell process, metodstöd och checklistor. Vid ändrade förhållanden justeras avtalen via tilläggsavtal så att de speglar aktuella förutsättningar.

De ställda kraven följs upp genom rapporter från trafikentreprenörer och leverantörer, månatliga affärsmöten, kontroller, enkäter och revisioner. Uppföljning av projektörer och byggentreprenörer sköts inom respektive projekt. Revisioner av trafik- och underhållsentreprenörer planeras utifrån SMAK-perspektiv (säkerhet, miljö, arbetsmiljö och kvalitet). Under 2018 har 9 revisioner som fokuserar på miljö- och tillgänglighetskrav planerats och av dem har: 4 revisioner genomförts helt (granskning av dokumentation och tillämpning), 4 revisioner genomförts delvist (granskning av dokumentation genomförd och granskning av tillämpning planerad för Q1-2019) och 1 revision riskerar att bli försenad/ej genomförd.

4.3.3 Sociala krav och uppföljning

De sociala kraven ingår i den ordinarie avtalsförvaltningsprocessen (se ovan) och ska följas upp i den löpande avtalsuppföljningen. Trafikförvaltningen har tagit fram en checklista för social uppföljning av trafikavtalen och i alla nya avtal ska det finnas en bilaga där krav på rapportering, uppföljning och avvikelsehantering ingår. Idag finns möjlighet till extra revision om uppföljningen visar på många oklarheter eller avvikelser.
Under 2018 har trafikförvaltningen fortsatt arbetet med uppföljning av de sociala kraven som startades upp under 2017. Sammantaget visar uppföljningen att kompetens och kapacitet inom förvaltningen och hos leverantörer är avgörande för att kunna nå framgång inom de sociala frågorna. Arbetet med uppföljning och förbättringar är ständigt pågående.

5 Gemensamma värderingar

Ett värdegrundbaserat ledarskap är ett av landstingets fyra ledarskapskriterier. Alla landstingets verksamheter styrs och leds utifrån den landstings-gemensamma visionen, målen och de gemensamma värderingarna som är beslutade av landstingsfullmäktige: Samverkan, Pålitlighet, Öppenhet och Kompetens.

Medarbetare och chefer har under 2018 lagt ner ett stort engagemang för att beskriva betydelsen för respektive värdeord för trafikförvaltningens verksamhet och arbete. Resultatet är trafikförvaltningens egna beskrivningar av värdeorden. Beskrivning av värdeorden är en förutsättning för att förvaltningen ska kunna leva och leda utifrån värderingarna.

Tabell 5.1 Resultat av sammansatt tolkning av värdeorden.

Samverkan	**Pålitlighet**
Vi samarbetar och hjälper varandra	Vi förklarar vilka utmaningar vi står inför
Vi svarar på frågor	Vi tar ansvar för vårt arbete
Vi inkluderar alla som behövs	Vi litar på varandra
Vi tar tillvara på allas kompetens	Vi erkänner när vi gjort fel
	Vi erkänner när vi inte varit tillräckliga
Öppenhet	**Kompetens**
Vi bekräftar varandra med ett hej eller leende	Vi utbyter kunskap internt och externt
Vi talar med varandra - inte om	Vi jobbar mot samma mål
Vi lyssnar på varandra	Vi vågar välja riktning
Vi bjuder in både till verksamheten och till dialog	Vi är pålästa och förbereder oss inför beslut
Vi delar med oss av information	

Värderingsarbetet - arbetsprocess

Trafikförvaltningens arbete med att beskriva innebörden av värdeord påbörjades under hösten 2017 och har fortsatt under hela 2018. En arbetsgrupp av medarbetare och chefer från olika verksamheter har jobbat fram förvaltningens process för arbetet med värdeorden. För att alla ska ha fått möjlighet att komma till tals har en rad olika forum använts exempelvis chefsmöten, grupparbeten inom alla sektioner, frukostmöten, workshops och presentation på medarbetardagarna.

Arbetet inleddes med ett chefsmöte där betydelsen av landstingets nya gemensamma värdeord diskuterades samt ordens betydelse för förvaltningens arbete. Cheferna fick därefter i uppdrag att arbeta vidare med värdeorden tillsammans med sina medarbetare. Värdeorden diskuterades sedan vidare under ett antal frukostmöten. På dessa möten diskuterades om hur olika värderingar kan visa sig i konkreta beteenden och handlingar. Utifrån tolkning av de fyra värdeorden och ytterligare underlagen från frukostmötena togs en gemensam beskrivning av betydelse för respektive värdeord fram. Initialt befarades att det skulle vara svårt att hitta gemensamma formuleringar, men det visade sig att det rådde stor samsyn kring dessa frågor. Resultatet av arbetet presenterades på medarbetardagarna i september. Nu när vi har en gemensam beskrivning av värdeorden börjar det riktiga arbetet, att leva utifrån våra värdeord så att de ger avtryck i vårt beteende.

Målet är att värdeorden beskriver hur trafikförvaltningen arbetar tillsammans och hur besluten fattas för att nå de gemensamma målen. De ska vara till hjälp när trafikförvaltningen utvecklar morgondagens kollektivtrafik och trafiklösningar, samt förvaltar anläggningar. Gemensamma värderingar hjälper även att attrahera nya medarbetare. Tydlig värdegrund samt en god arbetsmiljö värderas högt vid val av ny arbetsgivare och bidrar också till att personalen väljer att stanna kvar.

Slussen är ett exempel på värderingsstyrt projekt
Upprustningen av Slussen är ett gigantiskt arbete som sträcker sig över flera år. Främsta orsaken till arbetet är att själva slussen är utsliten. För att förebygga översvämningar och trygga dricksvattentillgången för den ökande befolkningen i Mälardalen måste slussen mellan Mälaren och Saltsjön rustas upp. Som näst största bytespunkt i Stockholms kollektivtrafik är Slussen av central betydelse för trafikförvaltningen och resenärerna. Upprustningen sker därför genom ett nära samarbete mellan Stockholms stad och trafikförvaltningen. Arbetet i området Slussen består av en hel rad olika aktiviteter som måste genomförs inom samma område ungefär samtidigt. Engagemanget är stort avseende Slussen och dess upprustning. Resenärer, boende, staden, trafikförvaltningen, bussentreprenörer, byggherrar med flera har alla åsikter. Redan tidigt i arbetet med Slussen fanns en medveten strategi att arbeta med Samverkan, Pålitlighet, Öppenhet och Kompetens.

Samverkan
Projektledningen inom trafikförvaltningen har arbetat målmedvetet för att bygga upp en struktur och ett forum för att samverka med andra aktörer som

arbetar i området samtidigt. Bra samverkan är inte bara viktigt, det är avgörande för att kunna genomföra ett sådant gigantiskt projekt som omfattar många parallella upprustnings- och ombyggnationsarbeten som behöver ske i och runtomkring Slussen. Det handlar om att hjälpa varandra över organisationsgränser för att nå ett gemensamt mål. Exempelvis har en genomtänkt mötesstruktur i flera nivåer där stadens och trafikförvaltningens motsvarigheter träffar varandra varit framgångsrik. Det systematiska arbetet med samverkan har gett gott resultat.

Pålitlighet
Trafiken rullar trots att ett intensivt arbete pågår med att bygga under, mellan och ovanför de olika trafikslagen. Slussen är en viktig bytespunkt för ett stort antal människor. Många resenärer passerar Slussen varje dag och de måste kunna lita på att kollektivtrafiken fungerar. Resenärerna är enligt Stockholms stads mätningar nöjda med den tillfälliga bussterminalen i Slussen och med den information de har fått om terminalen.

Öppenhet
I den här storleken på projekt finns alltid en risk för att något blir fel eller blir försenat. Då är det viktigt att vara prestigelösa och erkänna att det blev fel och därefter korrigera så att det blir så bra som möjligt. Tidigt i programmet satsades det på att bygga upp bra kommunikationskanaler. Genom att regelbundet informera om det aktuella läget har resenärer, medarbetare och intressenter fått en tillit till trafikförvaltningen. För att ytterligare öka kännedom om Program Slussen anordnades ett studiebesök för alla intresserade vid trafikförvaltningens medarbetardag i september 2018.

Kompetens
Upprustningen av Slussen är ett komplext projekt där olika expertkompetenser samlas och samarbetar. Arbetet kräver också en kunskap om trafikförvaltningens verksamhet och Programmets övergripande mål. Med både expertkompetens och kunskap om övergripande mål kan alla inblandade fungera som ambassadörer i komplicerade projekt som sträcker sig över många år.

Det finns många utmaningar kvar innan Slussen är färdigbyggd. Värdeorden Samverkan, Pålitlighet, Öppenhet och Kompetens kommer då att fungera som vägledning vid svåra beslut.

6 Mänskliga rättigheter och socialt ansvarstagande

Trafikförvaltningen bidrar till att förverkliga visionen en attraktiv, hållbar och växande Stockholmsregion med frihet för invånarna att själva forma sina liv och fatta avgörande beslut. För att nå visionen arbetar trafikförvaltningen aktivt och systematiskt för att kollektivtrafiken vara tillgänglig, säker och trygg – oavsett kön, ålder, funktionsnedsättning eller etnisk bakgrund. Särskild hänsyn tas till barnperspektivet i arbetet med trygghet och tillgänglighet.

Trafikförvaltningen spelar en viktig roll inom samhällsplaneringen, där sociala hållbarhetsaspekter som demokrati, antidiskriminering, folkhälsa, jämlikhet, jämställdhet, mångfald, tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning och trygghet är grundläggande.

Kollektivtrafiken har två roller inom samhällsplaneringen. Den ska transportera människor från punkt a till punkt b, men den har också en strukturerande roll – där det finns kollektivtrafik är det attraktivt att bygga bostäder och arbetsplatser.

Faktaruta

Relaterade Global Compact principer[1]:
- Princip 1 Stödja och respektera internationella mänskliga rättigheter inom den sfär som företaget kan påverka.
- Princip 2 Försäkra sig om att det egna företaget inte är inblandat i kränkningar av mänskliga rättigheter.

Relaterade Agenda 2030 mål[2]: 3, 5, 8, 10, 11, 12, 16

6.1 Så styrs arbetet

Riktlinjer Social hållbarhet och Riktlinjer Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning är trafikförvaltningens viktigaste styrmedel i arbetet med de sociala frågorna.

Riktlinjer Social hållbarhet syftar till att förenkla och förtydliga arbetet med de sociala frågorna. Det omfattande arbetet med att uppdatera Riktlinjer Social hållbarhet har nu avslutas med gott resultat. Bakgrunden till uppdateringen är nya krav och mål från landstinget och förvaltningen samt ökat fokus på dessa frågor i omvärlden.

[1] FN Global Compact principer, se avsnitt 10.4
[2] Agenda 2030 mål, se bilaga 3.

Riktlinjer Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning innehåller krav som i många avseenden går utöver de krav som ställs i lagstiftningen. Tillgänglighetsarbetet fokuserar på att hålla resenären i centrum och att tillgodose de olika tillgänglighetsbehov som finns. I detta ingår även barnperspektivet och åtagandet att ta hänsyn till barns behov i kollektivtrafiken enligt FN:s barnkonvention.

6.2 Mål och indikatorer

Nedan redovisas mål och indikatorer inom socialt ansvarstagande kopplade till trafikförsörjningsprogrammet. Trafikförvaltningen liksom hela landstinget har dessutom som mål att arbeta systematiskt med socialt ansvarstagande, samt att de betydande leverantörerna granskas avseende detta.

Tabell 6.1 Beslutande mål inom social hållbarhet.

	Utfall 2017	Utfall 2018	Mål 2020	Mål 2030
Andel trygga resenärer i kollektivtrafiken*	70%	72%	79%	84%
Andel resenärer som känner sig trygga på väg till/från kollektivtrafik*	-	66%	73%	80%
Fullt tillgänglig linje eller bytespunkt	Nollmätning genomförs 2018	71%	-	100%

* Preliminära siffror, slutrapport kommer den 31 januari 2019.

6.3 Risker inom social hållbarhet

De största utmaningarna kopplade till arbetet med de sociala frågorna finns inom följande områden:

- Trygghet
- Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning
- Trängsel utifrån perspektivet tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning
- Efterlevnad av landstingets uppförandekod för leverantörer

Trafikförvaltningen gör kontinuerliga tillgänglighets- och trygghetsmätningar, kundundersökningar samt genomför kommunikationsinsatser för att följa upp arbetet mot målen. Dessutom genomförs olika åtgärder för att säkerställa att målen inom socialt ansvarstagande nås i tid, se avsnitt 6.4 - 6.6. Vid upphandlingar ställer trafikförvaltningen krav på efterlevnad av landstingets uppförandekod för leverantörer och arbetar aktivt med uppföljning av de ställda kraven, se avsnitt 4.3.

6.4 Trygghet

Trygghet utgör ett fokusområde för att nå trafikförvaltningens viktiga mål *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. Trafikförvaltningen arbetar aktivt för att öka tryggheten för alla grupper.

6.4.1 Utvecklad trygghetsorganisation

Större utmaningar och ökat fokus på trygghet i trafikförsörjningsprogrammet har lett till ett behov av anpassning av trygghetsorganisationen. Under 2018 har det därför pågått ett arbete med att förtydliga roller och ansvar, samt att införa dedikerade strategiska resurser inom trygghetsområdet i syfte att möta de nya behoven. Utvecklingsarbetet kommer fortsätta även under 2019 för att kunna öka tryggheten utifrån hela resans perspektiv genom fokus på samverkan med kommuner och fastighetsägare. Samtidigt är SL:s trygghetscentral med trygghetsresurser navet i det gedigna operativa arbetet som pågår dagligen.

6.4.2 Trygghetsmätningar

Mätningar av resenärernas upplevda trygghet i kollektivtrafiken sker kontinuerligt. Undersökningarna visar att trygghetskänslan är störst under vardagar mitt på dagen då det är mycket folk i rörelse, men mindre under helgkvällar och nätter. Det finns dock tydliga skillnader mellan män och kvinnor, där kvinnor generellt känner sig mindre trygga.

Trafikförvaltningen genomför vartannat år särskilda trygghetsundersökningar för att ta reda på vilka faktorer som påverkar tryggheten. De två huvudsakliga områdena som påverkar resenärers trygghet i och på väg till och från kollektivtrafik är känslan av kontroll samt tilliten till samhället och andra människor.

I känslan av kontroll ingår:

- Att det finns andra människor i närheten
- God utformning av den fysiska miljön
- Uppdaterad trafikinformation i realtid

I tilliten till samhället och andra människor ingår:

- God skötsel av den fysiska miljön
- Stöd till de resenärer som drabbas av brott i eller i anslutning till kollektivtrafik

6.4.3 Strukturerade trygghetsanalyser

På stationer längs med kollektivtrafiknätet genomförs sedan 2013 regelbundet trygghetsanalyser. Under 2018 har strukturerade analyser genomförts på tio stationer för att identifiera trygghetshöjande åtgärder. Analyserna baseras på en metod som trafikförvaltningen har utvecklat tillsammans med organisationen Tryggare Sverige och innehåller nio indikatorer för trygghet på en allmän plats. Trygghetsanalyserna omfattar analys av händelsestatistik, okulärbesiktning och intervjuer med nyckelpersoner. Resultatet från trygghetsanalyserna blir ett förslag på prioritering av förbättringar inom respektive station.

6.4.4 Trygghetscentral och trygghetsnummer

Via trygghetsnumret når resenärer en operatör på SL:s trygghetscentral som kan hjälpa till genom att dirigera trygghetsresurser. Trygghetsresurserna utgörs av trygghetsvärdar, ordningsvakter, egendomsväktare och dessutom ungdomsvärdar som kommer från organisationen Lugna Gatan (Fryshuset). Under 2018 påbörjades ett arbete för att utveckla en chattapplikation som ett komplement till trygghetsnumret. Antalet inkommande samtal till trygghetsnumret har ökat successivt i takt med att numret blivit mer känt bland resenärer. Utöver trygghetsresurserna har trafikförvaltningen ett nära samarbete med trafikentreprenörer, polis, SOS-alarm, kommuner, stadsdelar och frivilligorganisationer. Tillsammans med dessa skapar trygghetscentralen ett nätverk för trygghet i kollektivtrafiken.

Faktaruta

SL:s trygghetscentral och trygghetsnumret - 020 120 25 25

- Bemannad dygnet runt
- 29 operatörer
- Under en vanlig vardag finns det cirka 140 trygghetsresurser i kollektivtrafiken
- Under kvällar och helger finns det cirka 170 trygghetsresurser i kollektivtrafiken
- 36 780 samtal till trygghetsnumret under 2018
- Alla trygghetsresurser får två dagars utbildning i att jobba publikt samt om lagar, etik och moral

Tabell 6.2 Inkomna samtal tilltrygghetscentralen.

År	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017*	2018
Antal samtal	1 447	1 921	5 409	6 732	8 590	11 995	21 088	29 866	36 780

*Reviderad uppgift jämfört med föregående rapport; föregående redovisning redovisades preliminära uppgifter pga. byte av telefonisystem.

6.4.5 Förebyggande arbete för minskad skadegörelse

”Helt och rent” är en viktig princip i arbetet med trygghet, eftersom det leder till både ökad trivsel och trygghet. Förebyggande arbete för att minska skadegörelse är därför väldigt viktigt för att öka tryggheten och för att kunna hushålla med skattemedel. Under 2018 har trafikförvaltningen arbetat på olika sätt med att öka kunskap om och förebygga skadegörelse. Exempelvis genomfördes det en konsekvensanalys av en laglig graffitivägg och graffiti event som hölls under våren 2018. Vidare har upphandlingar genomförts i tre viktiga områden: analystjänster, tekniska lösningar och egendomsväktare för att förebygga skadegörelse.

Trafikförvaltningen satsar även på innovation och utveckling inom området. Under 2018 har det startats upp ett pilotprojekt för att utveckla och testa ett automatiserat videoanalyssystem. Ambitionen är att på sikt kunna införa ett automatiserat analysprogram. Kameror i kollektivtrafiken ska upptäcka och larma vid händelser på grund av suicidalitet och händelser kopplade till obehöriga i spår.

6.4.6 Satsning på samverkan med kommuner

För att trafikförvaltningen ska ha möjligheter att nå trygghetsmålen i trafikförsörjningsprogrammet behövs samverkan med kommuner och stadsdelsförvaltningar på strategisk nivå. Under 2018 har en kartläggning och översyn genomförts över samverkan med kommuner och stadsdelsförvaltningar. Målet med kartläggningen är att ta fram en långsiktig modell som går att applicera på alla kommuner och stadsdelar. Syftet är att tillsammans med kommunerna skapa fysiska förutsättningar för ett strategiskt och långsiktigt trygghetsarbete. I förlängningen vill trafikförvaltningen att kommunerna redan i tidiga planeringsskeden tar hänsyn till trygghetsaspekter och integration.

6.4.7 Trygghetsanalys i Högdalen

Ett exempel på lyckad samverkan blev trygghetsanalysen vid Högdalens tunnelbanestation och närområde. Trygghetsanalysen och samverkan med Stockholms stad ledde till ett sommarjobb i samband med ungdomskommissionens arbete i syfte att öka ungas medskapande i stadens trygghetsarbete. Målet med projektet var att komma fram till idéer för att öka tryggheten i närheten av Högdalens tunnelbanestation utifrån ungas perspektiv.

Gruppen av ungdomar som arbetade med Högdalen ordnade en trygghetsvandring där uppgiften var att identifiera faktorer som skapar trygghet

respektive otrygghet, exempel på otrygghet är dålig belysning eller skadegörelse. Med hjälp av enkäter och intervjuer och den information som samlades in på plats kom kommissionen fram till att det som orsakade otrygghet var att svårigheter att hitta i området, ljussättning och en känsla av oordning. För att öka trygghetskänsla skapades ”Högdalens ledstjärna”, vilket är ett innovativt koncept bestående av ljus, ljud och djur för att det ska bli lättare att hitta och skapa en mer ordnad och ljusare miljö i Högdalen. Arbetet med att driftsätta och förverkliga idéer som togs fram av ungdomarna fortsätter även under 2019.

6.4.8 Branschföreningen Svensk kollektivtrafik

Trafikförvaltningen är aktiv i branschföreningen Svensk kollektivtrafik och har medverkat i det nystartade nätverket för Trygghet i kollektivtrafiken. Trafikförvaltningen har bland annat delat med sig av förvaltningens arbetsmetoder och presenterade sin trygghetsresa från 2013 till i dag, samt förslaget på branschgemensam definition för trygghet: ”Trygghet i kollektivtrafiken är resenärens upplevelse av sin egen säkerhet i och i anslutning till kollektivtrafik”. Framgångsfaktorer i trygghetsarbetet enligt trafikförvaltningens erfarenhet är ökad samverkan med kommuner och andra samhällsaktörer, att synliggöra resultat, samt att nå ut med information och utbildning till alla som jobbar i trafiken.

6.4.9 Medverkan på We Are Stockholm

För 14:e året i rad medverkade trafikförvaltningen på We Are Stockholm, en ungdomsfestival med målgruppen ungdomar 13-19 år. Syftet med medverkan är att skapa en positiv och långsiktig relation till den prioriterade målgruppen barn och unga så att de fortsätter att resa kollektivt även när de uppnår körkortsåldern. Under festivalen arbetar trafikförvaltningen med att öka kännedomen om trygghetsnumret och uppmuntra till dialog. Dialogen handlar både om vad trafikförvaltningen kan göra för att öka tryggheten i kollektivtrafiken men också vad ungdomarna själva kan göra.

6.4.10 Kollektivkurage

Eftersom trafikförvaltningen inte kan ha trygghetsresurser överallt dygnet runt krävs det att resenärerna hjälper till att uppmärksamma trygghetscentralen vid otrygga situationer. Årets trygghetskampanj hade därför temat ”kollektivkurage”, som betyder att visa civilkurage i kollektivtrafiken.
Syftet med kampanjen var att öka kännedomen om, och användningen av, trygghetsnumret (020-120 25 25). Förhoppningen var också att så ett frö till en beteendeförändring med ökat kollektivkurage bland resenärerna. Om

resenärerna litar på att deras medresenärer skulle hjälpa dem i en otrygg situation skulle nämligen den upplevda tryggheten öka.

Alla större kampanjer följs upp med en kampanjmätning. Enligt resenärerna är det här den bästa kampanjen sedan 2015 när man började mäta, och effekten blev cirka 35 procent fler samtal till trygghetscentralen under kampanjperioden.

6.5 Tillgänglighet

Kollektivtrafiken är en viktig förutsättning för att alla ska kunna ta del av samhällslivet. Tillgänglighet för barn, äldre och resenärer med funktionsnedsättning är central i kollektivtrafiken.

6.5.1 Mål för tillgänglighet

Målet i trafikförsörjningsprogrammet är full tillgänglighet inom alla trafikslag till år 2030 (exklusive historiskt tonnage). Det är ett mycket ambitiöst mål som trafikförvaltningens tillgänglighetsstrateger och funktionshindersorganisationer har tagit fram tillsammans. Målet innebär att andelen linjer och bytespunkter med full tillgänglighet ska vara 100 procent. Det betyder att nedanstående 5 moment är möjliga att genomföra för alla resenärer i den upphandlade kollektivtrafiken.

1. Planera resan
2. Köpa och använda biljett
3. Vistas, orientera sig på terminal, station, hållplats, kaj och brygga
4. Ta del av information
5. Ta sig ombord, hitta sittplats och ta sig av fordonet eller fartyget

De fem momenten utgår ifrån lagkrav och kompletterande krav i Riktlinjer Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.

Under 2018 har en nollmätning av tillgängligheten, utifrån ett stort antal parametrar, genomförts och en tillgänglighetsdatabas har upprättats. Mätningen utgår från all spårtrafik (stationer och fordon), alla bussar samt de 100 största bytespunkterna. Resultatet av nollmätningen uppgick till 71 procent vilket ger ett bra utgångsvärde för fortsatta mätningar.

6.5.2 Ledsagning och ”väskbärning”

Sedan 2012 finns ett tillgänglighetsnummer som resenärer med särskilda behov kan använda sig av. Där kan resenären boka ledsagning, få hjälp med tillgänglighetsgaranti[3] samt få information om tillgänglighetsanpassningar och

[3] Läs mer om tillgänglighetsgaranti på ww.sl.se

råd om sin resa. Sedan 2009 erbjuds ledsagning, en service för resenärer som behöver extra hjälp att orientera sig i kollektivtrafiken.

Sommaren 2018 startades två pilotprojekt ”Ledsagning buss till buss” på de 100 största bytespunkterna och erbjudande om ”Väskbärning” i samband med ledsagningsbeställning till och från SL-trafik på Stockholms central.

6.5.3 Teckenspråksfilmer

Trafikförvaltningen har under 2018 tillsammans med Hörselskadades riksförbund tagit fram underlag för teckenspråksinformation. Fakta har sammanställts i 15 stycken teckenspråksfilmer som kommer att publiceras på www.sl.se. Huvudfokus är information om villkor och biljetter samt bestående allmängiltiga fakta.

6.5.4 Utbildning

Alla medarbetare på trafikförvaltningen och all kundnära trafikpersonal utbildas i tillgänglighets- och bemötandefrågor. Utbildningen är lärarledd och genomförs i samverkan med länets funktionshinderorganisationer. Under utbildningen får deltagarna själva testa hur det kan vara att exempelvis vara synsvag/blind eller rullstolsanvändare i kollektivtrafiken. Som ett led i detta arbete har även biljettkontrollanter och fältpersonal som delar ut enkäter ombord på fordon under 2018 fått denna utbildning.

6.5.5 Stor internationell konferens

I början av oktober 2018 deltog trafikförvaltningen på en stor internationell konferens i Bryssel om tillgänglig turism. Ditte Kahlström Jansson som är tillgänglighetsstrategen på trafikförvaltningen berättade om arbetet med att tillgänglighetsanpassa biljettmaskiner (validatorer) och om vikten av att göra rätt från början i alla steg från planering till färdig produkt. Internationellt sett har trafikförvaltningen kommit långt avseende enhetliga tillgänglighetslösningar som gäller för samtliga trafikslag.

6.5.6 Tillgänglighetsanpassning för sjötrafiken

Sjötrafiken har precis som den övriga kollektivtrafiken målet att uppnå full tillgänglighet till 2030. Tillgänglighetsanpassningen sker successivt, bland annat i samband med renovering av fartyg.

Yxlan, sjötrafikens nya isgående fartyg, är det andra helt tillgänglighetsanpassade fartyget. Det är byggt helt enligt krav i Riktlinjer

Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning. Under vintern 2018 kommer Yxlan börja trafikera Stockholms norra skärgård.

Under 2018 har en omfattande inventering genomförts av fartygens tillgänglighetsanpassning. Vid inventeringen kontrollerades vilka av kraven i Riktlinjer Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning som respektive fartyg lever upp till. Resultatet utgör underlag för omfattande åtgärdsplaner.

6.6 Jämlikhet och jämställdhet i kollektivtrafiken

Trafikförvaltningen bidrar till att förverkliga visionen en attraktiv, hållbar och växande Stockholmsregion med frihet för invånarna att själva forma sina liv och fatta avgörande beslut. Arbetet med jämställdhet och jämlikhet är viktigt för att invånarna ska kunna påverka och delta i samhället på lika villkor.

6.6.1 Utbildning

Utbildning i social hållbarhet är sedan 2016 obligatorisk för samtliga nyanställda. Utbildningen ger kunskap om trygghet, jämställdhet, barnkonventionen, tillgänglighet, normkritiskt perspektiv, jämställdhetsintegrering, barnperspektivet, HBTQ-frågor och kopplingen till hållbar utveckling. Utbildningens innehåll har tagits fram tillsammans med trafikförvaltningens egen personal, intresseorganisationer för funktionshinderfrågor och trafikentreprenörer. Utbildningen är lärarledd och genomförs ihop med utbildningen om tillgänglighets- och bemötandefrågor som har koppling till varandra. Sedan 2016 ställs också krav på att de entreprenörer som trafikförvaltningen träffar avtal med ska genomgå motsvarande utbildning.

Faktaruta: Nätverket Jämställdhet i transportsektorn

Trafikförvaltningen är medlem i nätverket Jämställdhet i transportsektorn (tidigare Kvinnor i transportsektorn), ett nätverk som bildades 2002 för att verka för uppfyllandet av riksdagens mål om jämställdhet inom transport-politiken. Nätverkets mål lyder: ”Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken ska medverka till ett jämställt samhälle”.

Tabell 6.3 Utbildning i social hållbarhet för trafikförvaltningens medarbetare.

	2016	2017	2018
Antal timmar	53	48	32
Antal utbildningstillfällen	10	6	4
Antal deltagare	137	73	58

6.6.2 Ökad jämställdhet och jämlikhet med hjälp av samlade effektbedömningar

Trafikförvaltningen har ett viktigt samhällsuppdrag. Målet är att planering och utveckling av kollektivtrafiken bidrar till en jämställd och jämlik region genom att skapa tillgänglighet till arbete, service och rekreation för regionens invånare utifrån deras olika behov och förutsättningar. För att säkerställa att nyttan från investeringarna fördelas rättvist arbetar trafikförvaltningens analyssektion med att identifiera, mäta och beskriva nyttor och effekter med olika utbyggnadsprojekt. Det handlar om att på ett övergripande och objektivt sätt kunna jämföra olika investeringar mot varandra. Detta görs genom att titta på hur restidsnyttorna fördelar sig mellan olika områden men också hur jämställdhet, tillgänglighet eller folkhälsa påverkas. Analyssektionen som arbetar med omvärldsanalys, kundundersökningar, trafikanalys och samhällsekonomi på trafikförvaltningen har en unik samlad kompetens.

Under året har trafikförvaltningen påbörjat arbetet med att utveckla nya verktyg för samlade effektbedömningar i samverkan med projektledare och experter inom hållbar utveckling. Resultatet ska utgöra strategiska råd till ledningen och vara ett tydligt beslutsunderlag för politiken.

Vid stora investeringar där trafikförvaltningen söker statlig medfinansiering kräver Trafikverket att en samlad effektbedömning genomförs. Analyssektionen bedömde att det arbetssättet kunde appliceras på alla stora investeringar, även de som inte Trafikverket är inblandade i. Under 2018 har därför ett arbete pågått med att utveckla Trafikverkets arbetssätt för effektbedömningar till den egna verksamheten. Medarbetarna på sektionen identifierade bland annat ett behov att fånga upp hållbarhetsmål som jämlikhet och jämställdhet i investeringsbesluten.

Huvudfokus har varit att anpassa målanalysen till trafikförvaltningens behov. Analyssektionen utgår i de egna målen från trafikförsörjningsprogrammets mål och fokusområden, målen i Stockholmsregionens utvecklingsplan samt nationella mål. Syftet är att på ett övergripande och objektivt sätt kunna jämföra olika investeringar mot varandra. Resultatet ska utgöra strategiska råd till ledningen och vara ett tydligt beslutsunderlag för politiken. Bedömningen av

projekt ska svara på om den föreslagna åtgärden bidrar till en långsiktig hållbar transportförsörjning genom att beskriva hur utvecklingen av transportsystemet påverkar ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet. I alla studier ska en bedömning av måluppfyllelse för den föreslagna åtgärden genomföras. För att arbetssättet ska bli riktigt bra och användbart har ett samarbete och förankringsarbete skett med bland annat analytikerna, projektledarna och experter inom hållbar utveckling. Målsättningen är att arbetssättet redan i januari 2019 ska vara en del av trafikförvaltningens studiehandbok, vilket betyder att alla projekt som omfattas av studiehandboken måste genomföra samlade effektbedömningar.

6.6.3 Omarbetning av Riktlinjer Social hållbarhet

Nu har uppdateringen av Riktlinjer Social hållbarhet färdigställts. Det har varit ett omfattande arbete som pågått sen våren 2017. Bakgrunden till uppdateringen är nya krav och mål från landstinget och förvaltningen samt ökat fokus på dessa frågor i omvärlden.

Mål för social hållbarhet som omfattar trafikförvaltningen finns i en rad viktiga styrdokument som trafikförsörjningsprogrammet, Stockholmsregionens utvecklingsplan, landstingets budget, den nya politiska plattformen samt kommande Stockholms läns landstings riktlinjer för åtgärdsval och investeringsprocess. Därutöver finns det nya branschgemensamma krav samt krav på tillämpning av landstingets uppförandekod för leverantörer i upphandling av varor och tjänster.

Sektionen för hållbar utveckling har ansvarat för uppdateringsprocessen. Den startade med en kartläggning av nuläget. Kartläggningen utfördes i samarbete med projektledare från investeringsprojekt och två examensarbetare. Studenterna granskade tillämpning av det sociala perspektivet i investeringsprojekt. De tittade på vilka sociala aspekter som fanns med vid beslut och kom till slutsatsen att kraven måste in tidigt i processen för att säkra finansiering och tydlighet i projekten.

De viktigaste nyheterna i den nya riktlinjen är de krav som ställs i studier och projekt, på styrning av sociala frågor. Det ska finnas en samordnare inom social hållbarhet, sociala konsekvensbeskrivningar ska genomföras och planer för social hållbarhet och rapportering ska tas fram. En gemensam metod för hur sociala konsekvensbeskrivningar ska genomföras ingår i riktlinjerna. Det har tydliggjorts att landstingets uppförandekod ska tillämpas och krav inom ämnesområdena trygghet, barn och nationella minoriteter ska finnas. Innan

beslut fattades om riktlinjen föregicks den av en omfattande remiss och förankringsprocess.

6.6.4 Gemensamma upphandlingsriktlinjer

Trafikförvaltningen har i samarbete med Skånetrafiken och Västtrafiken tagit fram förslag på gemensamma upphandlingsriktlinjer för socialt ansvarstagande. Exempel på identifierade områden är upphandling av entreprenörer inom trafik, fordon och biljettkontroll. Utkastet inkluderar en omfattande kravlista, som varje trafikhuvudman har frihet att anpassa efter sina aktuella förutsättningar. Trafikförvaltningen har i samband med omarbetning Riktlinjer Social hållbarhet tydliggjort att de sociala kraven ska tillämpas i upphandling.

6.6.5 Genomförande av sociala konsekvensbeskrivningar

Under året har sociala konsekvensbeskrivningar (SKB), genomförts vid ett antal studier, planer och utredningar. SKB har exempelvis tagits fram i elbussutredningen, med särskilt fokus på sociala förhållanden vid batteritillverkning. Kartläggning av de sociala frågorna har också genomförts vid framtagning av utvecklingsplan för Saltsjöbanan och i planeringsstudie för upprustning av södra Götgatan.

Inför genomförandeprojektet gällande byte av tätskikt i tunnelbanan vid södra Götgatan togs det fram en beskrivning av sociala aspekter som projektet kan påverka i byggskedet. Några exempel är tillgänglighet och orienterbarhet på gatuplan och i stationer för barn, äldre och resenärer med funktionsnedsättning samt säkerställandet av trygghet på väg till och från kollektivtrafiken. Förslaget till genomförandeprojekt innehåller krav och rekommendationer på hur dessa frågor ska hanteras i nästa skede.

Vid SKB i elbussutredningen har fokus främst varit batteritillverkningen. Anledningen är de stora sociala riskerna till följd av konfliktmineraler. Detaljerade krav och exakt hur de identifierade sociala konsekvenserna ska hanteras vid införande av elbussar kommer att utredas i nästa skede i utredningen. Tydliga krav och uppföljning av hur väl leverantörerna följer Stockholms läns landstings uppförandekod är avgörande för att minimera sociala konsekvenser vid batteritillverkning. En viktig del av en social konsekvensbeskrivning är dialog med resenärer, invånare och andra intressenter.

6.6.6 Utbyggnaden av tvärbanans Kistagren

Utbyggnaden av Kistagrenen är högintressant när det kommer till social hållbarhet. Storleken på projektet lockar internationella företag. Projektet förväntas ge positiva konsekvenser i form av kortade restider för många av de som bor, arbetar, studerar eller besöker platser längs banan.
Social hållbarhet genomsyrar också det dagliga arbetet inom projektet. Ambitionen är att ligga i framkant när det gäller sociala krav. Resandet med Kistagrenen förväntas bli omfattande då några av regionens mest betydelsefulla utvecklingsområden ligger längs sträckan. Denna gren av tvärbanan kommer att bli 8 kilometer lång, ha 10 nya hållplatser fördelade i tre olika kommuner. Förlängningen av tvärbanan planeras öppna för trafik i tre faser, 2020 till Bromma flygplats, 2021 till Ursvik och 2023 till Helenelund. En resa med tvärbanan mellan Alvik och Helenelund beräknas ta 23 minuter.

Inom Program tvärbanan Kistagrenen tillämpas sociala krav i upphandling som utgår från Riktlinjer Social hållbarhet, men går i vissa frågor steget längre. Antidiskrimineringsarbete, systematiskt arbete i leverantörsledet samt sysselsättning är exempel på områden som kravställs. Sysselsättningskraven innebär att entreprenören ska erbjuda praktikplatser till personer som står långt ifrån arbetsmarknaden. En utvärdering av sysselsättningskraven som genomförts visar att de tillfrågade företagen i branschen ställer sig positiva till sysselsättningskraven. Programmet samarbetar med arbetsmarknadsförvaltningen i Stockholms stad som kan stödja entreprenören med matchning av kandidater.
Inom programmet pågår ett aktivt arbete för att motverka risken för korruption. Arbetet innebär ett systematiskt arbete med ökat fokus på kontroll, uppföljning och transparent rapportering.

En viktig förutsättning för social hållbarhet är att boende och framtida resenärer är delaktiga i projektet. Vilket bland annat är avsikten med medborgarprojektet ”Vi är Kistagrenen” som genomförs i samarbete med Unga Berättar som är en del av Kulturskolan, Stockholm stad. Syftet är att bidra till ökad sammanhållning och identitet genom att unga från områden längs Kistagrenens sträckning får delta i gestaltning av ett område med inspiration från sina närområden.

I ett annat projekt arbetar 120 elever i femte klass från tre skolor i Sundbybergs stad med att bygga Kistagrenen i Minecraft[4]. Avsikten är bland annat att

[4] Minecraft är ett byggdataspel som låter spelaren utforska och omvandla en värld i byggblock

eleverna ska lära sig om Tvärbanan Kistagrenens utbyggnad och om trafikförvaltningens verksamhet. Dessutom genomförs projektet som en del av elevernas undervisning inom exempelvis samhällskunskap, svenska och matematik. Projektet har ett gemensamt avslut där eleverna från de olika skolorna får träffas och se varandras skapelser.

7 Ansvarsfull arbetsgivare

Trafikförvaltningens arbete med personalfrågor bygger på ambitionen att vara en ansvarsfull och en attraktiv arbetsgivare. Arbetsuppgifterna, kulturen på arbetsplatsen och vad vi står för som arbetsgivare är alla viktiga komponenter för att det ska vara attraktivt att jobba här.

Faktaruta:

Relaterade Global Compact principer[5]:
- Princip 3 Upprätthålla föreningsfrihet och erkänna rätten till kollektiva förhandlingar.
- Princip 4 Eliminera alla former av tvångsarbete.
- Princip 5 Avskaffa barnarbete.
- Princip 6 Avskaffa diskriminering vad gäller rekrytering och arbetsuppgifter.

Relaterade Agenda 2030 mål[6]: 3, 5, 8, 10

7.1 Så styrs arbetet

Trafikförvaltningen arbetar systematiskt och förebyggande för att säkerställa goda arbetsförhållanden för alla medarbetare inom trafikförvaltningen och för leverantörer. Sedan länge arbetar trafikförvaltningen med jämställdhetsfrågor inom personalområdet. De viktigaste verktygen för det omfattande arbetet utgörs av Stockholms läns landstings personalpolicy, folkhälsopolicy samt jämställdhets- och mångfaldsarbetet. Trafikförvaltningen följer landstingets policy för delaktighet för personer med funktionsnedsättning. Som arbetsgivare samverkar och förhandlar trafikförvaltningen med representanter för de fackliga organisationerna (Vision, SACO och Ledarna). Verksamheten omfattas av Sveriges Kommuner och Landstings kollektivavtal.

Tabell 7.1 Antal fackligt anslutna, trafikförvaltningen.

	2016	2017	2018
Vision	186	185	211
Saco	283	298	296
Annan	79	92	92
Ej organiserade	179	161	162
Vill ej uppge/svarar ej	Okänt	31	38

[5] FN Global Compact principer, se avsnitt 10.4
[6] Agenda 2030 mål, se bilaga 3.

Vid utgången av 2018 var 824 personer anställda på trafikförvaltningen, fördelat på 767 tillsvidareanställda samt 57 visstidsanställda. Antalet nyanställda externa medarbetare (tillsvidare) under 2018 var 123 varav 68 var kvinnor och 55 män.

Tabell 7.2 Könsfördelning inom trafikförvaltningen 2016-2018.

	2016	2017	2018
Antal i ledningsgrupp totalt	**8**	**11**	**11**
-varav män	3	4	4
-varav kvinnor	5	7	7
Antal chefer totalt	**57**	**66**	**87**
-varav män	23	29	41
-varav kvinnor	34	37	46
Antal tillsvidareanställda totalt	**655**	**718**	**819**
-varav män	311	340	385
-varav kvinnor	344	378	434

Tabell 7.3 Lönefördelning inom trafikförvaltningen (medellöner per 31 december).

	2017	2018
Ledningsgruppen	Männens löner är 14 % lägre än kvinnornas	Männens löner är 9,3 % lägre än kvinnornas
Chefer	Männens löner är 5,6 % lägre än kvinnornas	Männens löner är 0,3 % högre än kvinnornas
Medarbetare	Kvinnornas löner är 9,1 % lägre än männens	Kvinnornas löner är 11 % lägre än männens

7.2 Mål och indikatorer

Nedan redovisas resultat av beslutade mål och indikatorer inom området attraktiv arbetsgivare.

Tabell 7.4 Beslutade mål inom området attraktiv arbetsgivare.

Mål och indikator	Utfall 2017	Mål 2017	Utfall 2018	Mål 2018
Stolta och motiverade medarbetare (SLL medarbetarindex)	77	≥ 76	78	77
Mål- och resultatorienterade chefer (SLL ledarskapsindex)	78	≥ 75	77	78
Totalindex* stolta och motiverade medarbetare (SLL)	75	≥ 73	74	75

*Läs mer i avsnitt 7.4.1 Medarbetarenkät 2018.

7.3 Risker inom personalområdet

De största utmaningarna kopplade till trafikförvaltningens arbete med HR-frågor finns inom följande områden:

- Kompetensförsörjning
- Arbetsmiljö/arbetsbelastning
- Personalomsättning

När det gäller kompetensförsörjning har det under året lagts stort fokus på att utveckla process och arbetssätt kring rekrytering, kompetensplanering och -utveckling för att stärka trafikförvaltningens förmåga att kompetensförsörja verksamheten.

Trafikförvaltningen gör kontinuerliga medarbetarundersökningar för att följa upp upplevelsen av hur arbetssituationen är för medarbetarna och hur uppfattningen kring förvaltningen som arbetsgivare är. För att säkerställa en god arbetsmiljö används det som kommer fram i undersökningen som grund för handlingsplaner på olika nivåer i verksamheten.

Trafikförvaltningen har en målsättning att ligga på maximalt 10 procent i personalomsättning. Förvaltningen når inte målet utan ligger på 12,0 procent för 2018, detta kan bland annat förklaras av att det råder en hög omsättning inom arbetsmarknaden i Stockholm. Avgångsintervjuer hålls regelmässigt för att ta reda på och systematiskt arbeta med de orsaker som gör att medarbetare väljer att lämna trafikförvaltningen.

7.4 Genomförda aktiviteter 2018

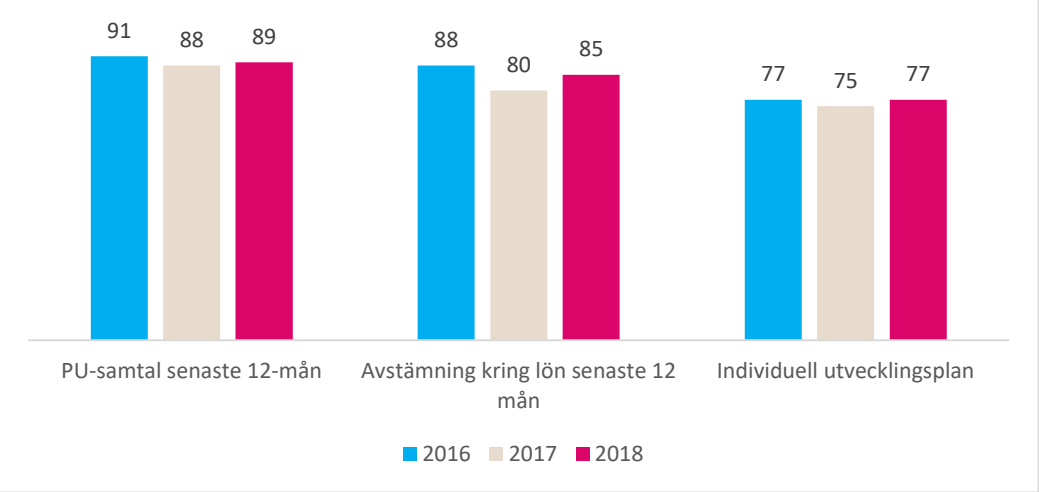
7.4.1 Medarbetarenkät 2018

I årets mätning ligger resultatet på den övergripande nivån stabilt på en god nivå. Detta trots att arbetsbelastningen inom förvaltningen har varit hög och förändringsarbete pågår på många ställen i verksamheten. Det index som mäter motivation och hur trafikförvaltningen upplevs som arbetsgivare (MMI) ligger också stabilt på en god nivå. Utvärdering av chefer i medarbetarenkäten visar på ett bra och hållbart ledarskap.

2018 besvarades medarbetarenkäten av 93 procent av alla anställda vilket visar på ett högt engagemang hos medarbetarna och ger ett rättvisande resultat att arbeta vidare med i handlingsplaner på olika nivåer i verksamheten. De som tycker att arbetsbelastningen är rimlig har sjunkit något. Uppfattningen att

arbetet sker utifrån förvaltningens värderingar (i år utifrån samverkan, pålitlighet, öppenhet och kompetens) har ökat något. 89 procent har haft utvecklingssamtal och 85 procent har stämt av lönen de senaste 12 månaderna. 77 procent av medarbetarna har en individuell utvecklingsplan.

I externa mätningar genomförda av Nyckeltalsinstitutet (AVI och JÄMIX) jämförs trafikförvaltningen med övriga aktörer på arbetsmarknaden avseende olika personalnyckeltal. Årets resultat på 131 poäng (av 180 möjliga) visar att trafikförvaltningen ligger på god nivå jämfört med externa tjänsteföretag som finns med i benchmarking urvalet.



Figur 7.1 Utvecklingssamtal (PU-samtal), avstämning lön och utvecklingsplan (deltagande i procent).

7.4.2 Värderingarna i fokus

En förutsättning för att förvaltningen ska kunna rekrytera, behålla och utveckla personalen är en tydlig värdegrund och som genomsyrar verksamheten. Som ett led i arbetet med att skapa en god kultur på arbetsplatsen har medarbetarna inom trafikförvaltningen varit med och tolkat och implementerat de nya gemensamma värdeorden Samverkan, Öppenhet, Pålitlighet och Kompetens.

7.4.3 Kompetensförsörjning

Kompetensförsörjning är ett prioriterat område i trafikförvaltningens verksamhetsplan. Under året har 85 medarbetare bytt tjänst internt vilket motsvarar en tredjedel av alla tillsättningar som gjorts under året. Detta är mycket positivt ur ett utvecklingsperspektiv för såväl medarbetare som organisation. Trafikförvaltningens bemanning består av såväl anställda som av

konsulter eftersom volymen av investeringsverksamheten varierar över tid. Ett fokusområde för trafikförvaltningen är att öka den egna bemanningen i förhållande till antalet konsulter. Trafikförvaltningen arbetar kontinuerligt med konsultväxling. I första hand har konsultväxling skett av styrande, ledande, stödjande och uppföljande roller. Syftet är att få en mer ändamålsenlig balans mellan egen och inhyrd kompetens. Ett annat inspirerande inslag i verksamheten är de intressanta och utvecklande examensarbeten och projekt som löpande genomförs i samarbete med universitet, högskolor och näringsliv.

7.4.4 Ledarskapsutveckling

För att trafikförvaltningen ska klara av sitt uppdrag nu och i framtiden behövs rätt bemanning, med bibehållen och utvecklad kompetens. Under året som gått har trafikförvaltningen därför förnyat sitt program för ledarskapsutveckling, dels för att möta kompetenskraven och dels för att passa in i den landstingsgemensamma strukturen för ledarskapsutveckling som bland annat innefattar handledning i grupp för chefer på samma nivå och i nätverk för unga chefer (upp till 36 år).

Alla chefer i organisationen erbjuds löpande utvecklingsinsatser bland annat vid chefsmöten, chefskonferenser och lunchseminarier. I vardagen finns vägledning på intranätet, exempelvis i Chefshandboken.

Den som är ny chef på trafikförvaltningen blir under första året inbjuden till att delta i ett program som ger den grundläggande kunskap som behövs för att klara chefsuppdraget, att skapa nätverk med andra chefer samt med trafikförvaltningens ledningsgrupp. Programmet löper under ett års tid och omfattar fyra block:

1. Introduktion bland annat med förvaltningschefens förväntningar och verksamhetens vision och värderingar. Blocket ska ge förståelse för vad som ingår i chefsrollen samt vilka verktyg och stödsystem som finns att tillgå.
2. Block två behandlar arbetsgivaransvaret med bland annat kopplingen till att politiken styr, arbetsrätt, personalansvar och insikt i de lagar, riktlinjer och principer som styr arbetsgivarrollen.
3. I tredje blocket arbetar deltagare med ledarrollen, med bland annat målarbete, leda sig själv och andra, kommunikation, feedback och ökad förmåga att leda i överensstämmelse med fattade beslut, organisera och utveckla verksamheten inom givna ekonomiska ramar och fastställd verksamhetsplan samt ökad insikt om eget och andras beteende som grund för både ett gott ledarskap och medarbetarskap.

4. Sista momentet ska ge ökad kunskap om landstingets uppdrag och styrning samt landstingsledningens syn på ledarskap. Denna heldag ökar möjligheten till lärande nätverk då det är en landstingsgemensam dag.

7.4.5 Hälsofrämjande arbete

”Hälsospåret” är ett aktivt arbete att uppmuntra olika former av hälsofrämjande aktiviteter på arbetstid. Aktiviteter inom Hälsospåret har tidigare haft en tonvikt på fysisk aktivitet men under senaste åren har konceptet utvidgats och rör hälsa i ett vidare perspektiv. Temat för året har varit Hållbarhet. Verktyg för att hantera arbete och stress på ett mer hållbart sätt och möjlighet att följa med på konstvandring eller gå på improvisationsteater. I samband med hälsoundersökningen har ett pilotförsök genomförts för att erbjuda medarbetare som ligger i riskzonen för ohälsa att komma igång med en hälsosammare livsstil genom att delta i ett projekt med coach och personlig tränare i grupp.

7.4.6 Mångfald på arbetsplatsen

HR-avdelningen har till följd av ny lagstiftning förändrat förvaltningens rekryteringsprocess för att undvika diskriminering. Rekrytering är en komplex process med en uppenbar risk att välja bort en kompetent person utan att ens vara medveten om det. Förändringarna rör tydligare mallar, utbildning i intervjumetodik och utveckling av strukturerade arbetssätt. Utbildning och workshops för förvaltningens chefer har också genomförts under året.

7.4.7 Samlokalisering

Trafikförvaltningen omfattas av den samlokalisering som kommer att ske av de centrala förvaltningarna inom landstinget under 2019. Syftet med samlokaliseringen är att skapa en mer sammanhållen organisation där ökad samverkan och kompetensöverföring kan ske mellan förvaltningarna.

Under 2018 har det genomförts informationsmöten inför samlokaliseringen och behovsanpassning av kontorsmiljöer. Medarbetare har dessutom möjlighet att följa arbetet, lämna in synpunkter, ställa frågor och få svar via en särskild intranät hemsida.

8 Miljöansvar

Trafikförvaltningens viktigaste bidrag till en hållbar miljö och låg klimatpåverkan handlar om att så många som möjligt ska välja kollektivtrafiken före bilen så ofta som möjligt. Men trafikförvaltningen arbetar aktivt för miljön och en hållbar framtid på många andra sätt utöver det. Stockholms kollektivtrafik är världsledande när det gäller omställning till förnybar energi. All kollektivtrafik på land drivs av biobränslen eller el som kommer från förnybara källor. Trafikförvaltningen arbetar också proaktivt för att effektivisera energianvändningen i både fordon och fastigheter. Mycket stora investeringar har de senaste åren gjorts i bullerminimerande åtgärder utmed spåranläggningarna. Dessutom är åtgärder för minskad förbrukning av miljö- och hälsofarliga kemikalier samt minskad miljöpåverkan från bygg- och anläggningsprojekt viktiga delar i trafikförvaltningens miljöarbete.

Faktaruta

Relaterade Global Compact principer[7]:
- Princip 7 Stödja förebyggande åtgärder för att motverka miljöproblem.
- Princip 8 Ta initiativ för att stärka större miljömedvetenhet.
- Princip 9 Uppmuntra utvecklandet av miljövänlig teknik.

Relaterade Agenda 2030 mål[8]: 3, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15

8.1 Så styrs arbetet

Trafikförvaltningen arbetar systematiskt med att minska miljöpåverkan genom att förebygga och effektivisera. Trafikförvaltningen har ett certifierat miljöledningssystem i enlighet med ISO 14001. De viktigaste interna styrande dokumenten inom miljöområdet är Riktlinjer Miljö och Riktlinjer Buller och vibrationer. Riktlinjer Miljö beskriver hur trafikförvaltningen ska arbeta med och ställa krav inom miljö och energi. Riktlinjer Buller och vibrationer säkerställer ett likartat arbetssätt avseende buller. Riktlinjerna visar på trafikförvaltningens tolkning av till exempel hur bullerberäkningar och mätningar ska utföras.

Riktlinjerna säkerställer ett likartat arbetssätt utifrån miljömålen, Stockholms läns landstings styrande dokument inom hållbar utveckling och strategierna, samt säkerställer egenkontroll enligt miljöbalken. Riktlinjerna skapar även en samsyn med myndigheter och andra intressenter kring tolkningar.

[7] FN Global Compact principer, se avsnitt 10.4
[8] Agenda 2030 mål, se bilaga 3.

8.2 Mål och indikatorer

Resultatet av målen och indikatorerna inom miljöområdet i trafikförsörjningsprogrammet och miljöprogrammet presenteras i tabell 8.1. För mer utförlig information om utfallet av miljömålen sammanställer trafikförvaltningen årligen även en miljöredovisning där samtliga miljömål redovisas till landstinget och trafiknämnden. Denna finns tillgänglig via http://www.sll.se/kollektivtrafik.

Tabell 8.1 Beslutande mål och utfall.

	Utfall 2017	Utfall 2018	Mål 2020	Mål 2030
Kollektivtrafikens marknadsandel, procent	49 (a	49	51,5	54
Andel förnybar energi i kollektivtrafik, procent	91	91	95	100
Andel förnybar energi i fastigheter, procent	85 (b	89 (b	95	100
Minskad energianvändning i kollektivtrafiken jämfört med basårsvärde 2011, procent	10 c)	11	10	15
Minskad energianvändning i fastigheter, procent	8,8 (b	7,5 (b	10	30
Minskad användning av miljö- och hälsofarliga kemikalier för drift och underhåll jämfört med basårsvärde 2017, procent	Basår	-21	30	-
Andel miljöbedömda material och produkter som används vid byggnation, procent	84 (d	97 (d	50	-
Andel miljöbedömda byggmaterial och produkter som uppfyller kriterier för ”accepterad” eller ”rekommenderad” enligt Byggvarubedömningens kriterier, procent	81	83	90	-
Minskat utsläpp av partiklar, procent	42	40	50 (e	75
Minskat utsläpp av kväveoxider, procent	48	51	50 (e	75
Minskat buller från tunnelbana och lokalbana	Utredning pågår		-	Alla boende i Stockholms län ska ha bullernivåer på högst 70 dB (A) max på minst en uteplats invid fasad samt maximalt 45 dB (A) inomhus nattetid från den kollektiva spårtrafiken

a) Kollektivtrafikens marknadsandel enligt resvaneundersökningen 2015, nästa undersökning är planerad att genomföras 2019.
b) I nuläget saknas helt tillförlitliga siffror för energiförbrukningen. Siffrorna för 2017 och 2018 års energiförbrukning och andel förnybar energi är därför baserade på den procentuella förändringen av energiförbrukning mellan år. Justerat värde för 2017.
c) Omräknat efter granskning och kvalitetskontroll.

d) Uppgiften avser bedömning av de material och produkter som hittills är inlagda i Byggvarubedömningen (BVB). Det återstår dock arbete med att lägga in material och produkter i BVB för att få en översikt över det totala antalet material och produkter, vilket gör att andelen i verkligheten kan vara lägre än den redovisade siffran.
e) Dessa indikatorer har år 2021 som etappmål enligt miljöprogrammet.

8.3 Risker inom miljö

De största utmaningarna kopplade till miljömålsarbetet finns inom följande områden:

- Ökat kollektivt resande
- Energieffektivisering
- Miljöbedömning av material och produkter som används vid byggnation
- Minskat buller från tunnelbana och lokalbana
- Minskad användning av miljö- och hälsofarliga kemikalier (läs mer i miljöredovisningen).

Trafikförvaltningen arbetar aktivt med att samla in miljödata och genomför kommunikationsinsatser för att följa upp arbetet mot målen. Dessutom genomförs olika åtgärder för att säkerställa att miljömålen nås i tid. Läs mer om genomförda aktiviteter och resultat för 2018 i följande avsnitt.

8.4 Ökat kollektivt resande

8.4.1 Växande stad

En av trafikförvaltningens viktigaste uppgifter är att planera för framtida kollektivtrafikbehov. Stockholm växer kraftigt och kollektivtrafiken måste hänga med. År 2030 beräknas antalet invånare i regionen ha ökat från dagens drygt 2,2 miljoner till närmare 2,9 miljoner. En ökad befolkningsmängd innebär ett ökat tryck på trafiksystemen i länet. När Stockholm växer måste därför kollektivtrafiken hålla jämna steg för att miljövänliga, punktliga och tillgängliga resor ska kunna erbjudas även framöver. Ur ett hållbarhetsperspektiv är en väl fungerande och utbyggd kollektivtrafik en förutsättning för att säkra hållbar utveckling, både miljömässigt och socialt.
Utmaningen ligger i att öka kollektivtrafikens attraktivitet för att bibehålla andelen resenärer som väljer kollektivtrafiken när invånarantalet växer.

8.4.2 Regionbildningen

Från årsskiftet 2018/2019 tar landstinget över det regionala utvecklingsansvaret från länsstyrelsen. Det innebär att landstinget får ett utökat uppdrag bland annat för frågor kopplade till tillväxt, transporter och infrastruktur. För att regionen ska uppfattas som en part och tala med en röst är det extra viktigt att förvaltningarna samverkar och har en gemensam hållning i kontakt med

kommunerna. Under 2018 har ett arbete påbörjats med att se över kommundialogen.

8.4.3 Samverkan med kommuner

Trafikförvaltningens samverkan med kommunerna är avgörande för att göra kollektivtrafiken tillgänglig och attraktiv för resenärerna. Kommunerna har planmonopol och ansvarar för den fysiska planeringen. För en effektiv kollektivtrafiklösning måste trafikförvaltningen involveras tidigt i den kommunala planeringsprocessen. Därför har trafikförvaltningen och kommunerna en kontinuerlig dialog kring kommunernas planerade samhällsutveckling och tänkta exploateringsområden med syfte att arbeta för en hållbar utveckling där bostäder, verksamheter och infrastrukturen för kollektivtrafik stödjer varandra. En tät bebyggelse medför underlag till en effektivare kollektivtrafik i jämförelse med en väldigt utspridd bebyggelseutveckling. Så många potentiella resenärer som möjligt ska ha gångavstånd till befintlig eller planerad kollektivtrafik.

8.4.4 Riktlinje Planering av kollektivtrafiken i Stockholms län

Under 2018 påbörjades en revidering av Riktlinje Planering av kollektivtrafiken i Stockholms län. Riktlinjen reglerar bland annat hur många bostäder som måste byggas för att det ska bedömas som ett tillräckligt resenärsunderlag för att trafikförvaltningen ska börja trafikera området. Det är viktigt att kollektivtrafiknätet anpassas i tid och finns tillgänglig i nya stadsdelar så att nyinflyttade väljer kollektivtrafiken istället för bilen. I samband med etablering av nya bostadsområden kan byggherren och/eller kommunen välja att själv bekosta busstrafiken innan resenärsunderlaget är tillräckligt stort.

8.4.5 Framkomlighetskommissionen

Trafikförvaltningen har ett uppdrag att utreda och föreslå åtgärder som ökar framkomligheten och kortar restiderna med buss samt redovisa konsekvenser av och kostnader för dessa. I syfte att ta ett helhetsgrepp kring framkomligheten med buss inrättades en framkomlighetskommission under 2018 där representanter från politiken och tjänstemän från både trafikförvaltningen och Stockholms stad är med. I detta arbete krävs samverkan med kommunerna i stort. Förutsättningar för att busstrafiken ska komma fram handlar om hur färdvägar planeras så att bussarna inte hindras. Detta kan exempelvis göras genom inrättande av busskörfält och signalprioritering i gatukorsningar.

8.4.6 Ny trafikplan och nya trafiksystem

Under 2018 har ett arbete påbörjats med att ta fram en ny trafikplan som har 2050 som horisontår, planen beräknas bli klar under 2020. Den huvudsakliga frågan att besvara i den nya trafikplanen är hur kollektivtrafiken i regionen bör planeras för att nå målen i Stockholmsregionens utvecklingsplan och trafikförsörjningsprogrammet. Trafikplan 2050 ska säkra en systemsyn på kollektivtrafikens utveckling och korrelation mellan mål respektive åtgärder. Det finns även ett behov för landstinget att kommunicera en målbild - dvs hur målen ska nås fysiskt och geografiskt till övriga regionala aktörer.

Planeringssektionen kommer under 2019 arbeta fram förslag till koncept för nya trafiksystem. I en växande Stockholmsregion kommer fler att behöva resa till arbete, studier och fritidsaktiviteter. Detta skapar stora utmaningar för regionens transportsystem. Fler ska kunna och vilja resa med hållbara och kapacitetsstarka färdmedel, istället för att välja bilen. Trafikförvaltningen har en viktig uppgift i att utveckla ett attraktivt utbud av kollektivtrafik. Förvaltningen behöver utveckla och renodla attraktiva produkter som möter resenärernas preferenser och behov, produkter som upplevs vara i framkant och som betraktas som en integrerad del av samhällsbyggandet. Trafikeringskoncept, eller kollektivtrafikprodukter med tillhörande varumärke, behöver utformas utifrån ett systemövergripande perspektiv, där varje del bidrar med en pusselbit till att möta regionens samlade behov av kollektivtrafik. I konceptet tas hänsyn till hur resmönstren kommer att förändras då de regionala kärnorna har utvecklats.

8.4.7 Nya pendelbåtslinjer

En pendelbåtsutredning togs fram 2018. Budget för 2019 lyfter även fram ytterligare några nya linjer att köras under 2019. Syftet med utökade pendelbåtslinjer är både kortare resväg och att avlasta det belastade transportnätet på land där bland annat den övriga kollektivtrafiken har framkomlighetsproblem och högt kapacitetsutnyttjande vid dygnets maxtimmar.

8.4.8 Resenärsstatistik

För att utveckla kollektivtrafiksystemet ytterligare och öka attraktiviteten analyseras resenärsstatistik och resmönster kontinuerligt. Prognoser om framtida resande bygger på modeller, analyser och undersökningar. I resenärsundersökningar framgår att tidhållning, turtäthet och störningsinformation är de viktigaste faktorerna för nöjdhet med kollektivtrafiken. Informationen samlas in och viktas i drivkraftsanalyser som

ligger till grund för att värdera planer och åtgärdsförslag. Analyssektionen samarbetar med trafikavdelningen och kommunikation avseende analyser och prognoser för hur kunderna vill resa i framtiden. Målet är att trafikförvaltningen själva ska kunna genomföra fler analyser utifrån befintlig fakta i stället för att köpa tjänsten. Under 2018 har även ett arbete gjorts med att utveckla analysmodeller så att flera parametrar än restidsvinster och förluster kan värderas och redovisas i samlade effektbedömningar.

Länsinvånarnas resvanor följs upp genom resvaneundersökningar i syfte att följa upp och analysera förändringar av resandet i länet. Under 2015 färdigställdes den senaste resvaneundersökningen för Stockholms län, RVU 2015. Under år 2019 kommer nästa resvaneundersökning genomföras och resultat kommer att redovisas år 2020.

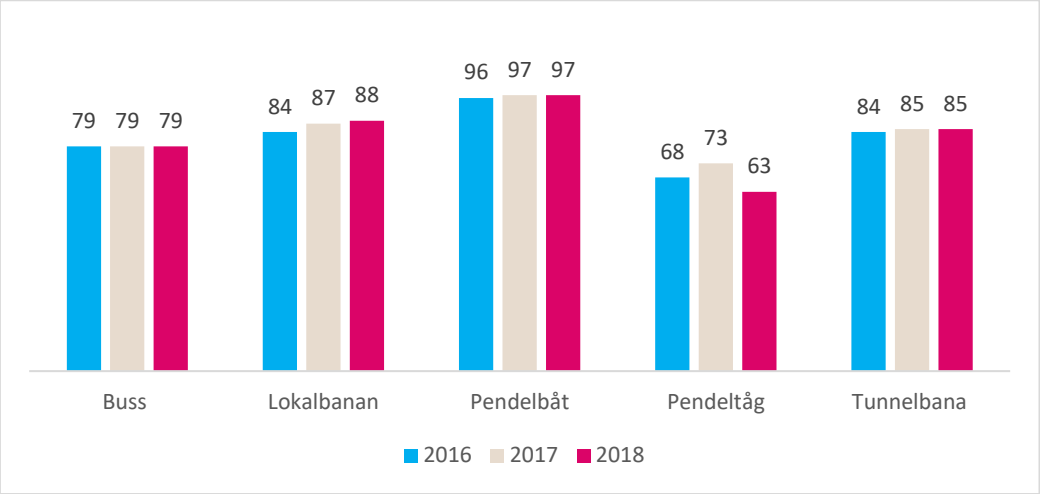
8.4.9 Upplevd kvalitet i kollektivtrafiken

Upplevd kvalitet är trafikförvaltningens månatliga ombordundersökning som mäter nöjdheten bland resenärerna. Undersökningen genomförs för att säkerställa kontinuerlig verksamhetsuppföljning och avtalsreglering. Genom kundundersökningens resultat kan trafikförvaltningen få kunskap om resenärernas nöjdhet och följa utvecklingen över tiden. Mätningen omfattar nöjdheten med resan och nöjdheten med turtäthet, tidhållning, störningsinformation, städning av fordon och stationer, trängselsituationen ombord på fordonen, personalens bemötande och förmåga att svara på frågor samt förares körsätt.

Undersökningen görs via enkäter ombord på fordonen till cirka 13 000 resenärer varje månad. Resultaten redovisas månatligen, per tertial och per år. För att kunna presentera resultat för sammanslagningar av insamlingsområden och speciellt uppgifter för hela länet måste materialet viktas. Antalet påstigande per avtalsområde från föregående år används som viktning för alla trafikslag. Tunnelbana och buss har flest antal resenärer jämfört med övriga trafikslag och står för 80 procent av resandet. Nöjdheten för dessa trafikslag har därför störst påverkan på totalvärdet för den allmänna kollektivtrafiken på land och pendelbåtar.

Resenärernas nöjdhet med den allmänna kollektivtrafiken ligger på en stabil hög nivå på 80 procent. Bussresenärer har en nöjdhet på 79 procent. Lokalbanornas och pendelbåtarnas resenärer har hög nöjdhet på 88 respektive 97 procent. Pendeltågsresenärernas nöjdhet ligger på 63 procent vilket är en viss återhämtning efter ett fall i nöjdhet december 2017 som härleds till problem

med införande av ny tidtabell, trafikering av citytunnel, införandet av nya tåg och underhållsproblem. Den tydligaste nöjdhetsökningen över tid avser tunnelbanan som från år 2014 till 2018 ökat från 78 procent till 85 procent.



Figur 8.1 Andelen nöjda resenärer i procent per trafikslag.

8.4.10 Ökat resande med pendelbåtstrafik

Pendelbåtstrafiken syftar till att skapa nya resvägar som kan korta av restid, avlastar gatu- och vägnät och ibland andra kollektivtrafikslag. Vid den senaste genomförda kundundersökningen för pendelbåtstrafiken visar på 97 procent nöjda resenärer. Det resenärerna inte var lika nöjda med var turtäthet och trängsel. Ett stadigt ökande antal resenärer ger möjlighet att öka turtäthet och sträckning på två av linjerna. Ökningen gäller även för kombinationsresor med cykel. Exempelvis ökade antalet resenärer som tar med cykel på linje 80, sträckningen Lidingö-Nacka-Nybrokajen, från 20 000 år 2017 till 25 000 år 2018. De flesta kombinerade resor sker i rusningstrafik vilket gör att de även bidrar till att avlasta den övriga kollektivtrafiken. Undersökningar av resmönster visar också att linje 89, sträckningen mellan Tappström och Stockholm avlastar såväl hårt belastade bytespunkter som biltrafik genom ca 70 procent överströmning från kollektivtrafiken och dryga 20 procent överströmning från bilismen.

8.5 Klimat och förnybar energi i trafiken

Klimatförändringen är en av de svåraste utmaningarna som människan står inför. Det är därför av största vikt att minska utsläppen av koldioxid och andra växthusgaser. Till 2030 är målet i trafikförsörjningsprogrammet 100 procent förnybar energi för all kollektivtrafik, både på land och till sjöss.

8.5.1 Energistrategier

Sverige är världsledande i omställning till biodrivmedel och SL:s busstrafik står för den största förbrukningen av biodrivmedel inom kollektivtrafiken i Sverige. Vid övergången till förnybara drivmedel har trafikförvaltningen arbetat utifrån en drivmedelsstrategi som bygger på att använda flera olika drivmedel. Syftet med strategin är att driva utvecklingen av förnybara drivmedel samtidigt som det är ett sätt att minska riskerna.

Biodiesel kan antingen bestå av HVO[9] som baseras på restprodukter eller av RME[10] som huvudsakligen baseras på grödobaserad råvara. HVO är ett mycket efterfrågat drivmedel eftersom det går att använda i alla dieselmotorer utan omställning. Efterfrågan ökar mer än bränslebolagen har kapacitet att leverera, risken är därför stor för att priset kommer öka. I denna prisökning spelar också en förväntad brist på råvara in. Det finns även en farhåga att förändringar i lagstiftningen avseende ingående komponenters klassning och spårbarhet under en övergångsperiod kan minska tillgången av ”godkänd” HVO på marknaden. Det finns även en risk för att tillgången på RME på sikt kan begränsas av hårdare EU-lagstiftning avseende markanvändning. Eftersom RME är baserad på grödor konkurrerar den med livsmedelproduktionens behov av mark.

8.5.2 Förnybara drivmedel i kollektivtrafiken

Sedan början av 2017 går 100 procent av bussflottan på förnybara drivmedel. Det är dock viktigt att skilja på andel bussar som drivs med förnybart drivmedel och andelen förnybar energi i drivmedlen. Vissa förnybara drivmedel innehåller 5 procent fossil andel (RME och etanol). Under hösten 2018 fick en av SL:s trafikutövare problem med leveranser av biodieseln RME på grund av driftproblem hos drivmedelsleverantören. Under en tvåveckorsperiod har därmed bussarna i Norrtäljeavtalet drivits med fossil diesel.

Omställning till förnybara drivmedel till sjöss har nu blivit ett naturligt nästa steg efter framgångarna inom bussflottan. Att omställningen kommer i detta senare skede beror dels på att drivmedlet HVO nu kommit på marknaden, vilket sjötrafiken är hänvisad till, och dels till viss del på skattetekniska skäl som gör förnybara drivmedel dyrare inom sjötrafiken. Övergång till förnybart drivmedel är ett viktigt politiskt beslut. Sjötrafiken beräknas att nå målen som är beslutade i Waxholmsbolagets drivmedelsplan.

---

[9] Hydrerad Vegetabilisk Olja,
[10] Rapsmetylester

Tabell 8.3 Mål för andelen förnybart drivmedel inom Sjötrafiken.

Mål i budget	2017	2018	2019	2020	2021
Förnybart drivmedel inom Sjötrafiken	20 %	20 %	50 %	50 %	90 %

Genom samverkan med staden och strävan efter en mer miljöanpassad sjötrafik har Waxholmsbolaget en målsättning att fartyg som lägger till mer än 15 minuter ska ha tillgång till landström. Detta innebär då att det inte behövs en förbränningsmotor för att generera underhållsel. Man sparar då drivmedel och sänker bullernivån. Insatsen förutsätter dock ett aktivt val av en hållbart producerad el. Vid upprustning av fartygen övervägs alltid byte till motorer som uppfyller strängare krav och renare drift.

Färdtjänstens redovisning av andel förnybart drivmedel tar från och med 2018 hänsyn till den nya reduktionsplikten. Den 1:a juli 2018 infördes reduktionsplikt för bland annat diesel i Sverige. Detta får till följd att färdtjänsten endast kan redovisa riksgenomsnittet 19,3 procent förnybart drivmedel även om den faktiska inblandningen i tanken är högre. Således kommer färdtjänsten backa i mängden förnybart drivmedel jämfört med tidigare år.

Elenergin för tågdriften är 100 procent förnybar. Den produceras uteslutande av vattenkraft i enlighet med Järnvägsnätsbeskrivningen. När det gäller elförsörjning till stationer och depåer finns ett antal olika fastighetsägare och parter som har egna elabonnemang. Förutom trafikförvaltningen finns det flera andra ägare av stationer inom pendeltågstrafiken så som Trafikverket, Jernhusen och Swedavia. Rådigheten över de stationer som ligger i angränsade län har respektive kollektivtrafikmyndighet.

8.5.3 Förnybar energi i fastigheter

Stockholms kollektivtrafik är världsledande när det gäller omställning till förnybar energi. All kollektivtrafik på land drivs med biobränslen eller förnybar el. Försök med solceller som genomförts tas nu till planeringsstudie. Ett 20-tal anläggningar sätts upp med syftet att identifiera kostnaden för att spara en viss mängd koldioxid med solceller som energikälla. Två andra tekniker som utreds för att bidra till Sveriges mål om ökad förnybar energiproduktion utgör el och värmeproduktion med gasturbin för att ge bästa möjliga värme- och elproduktion samt ”gasinfra” - strålningsvärmare som minskar värmebehovet upp mot 40 procent jämfört med vanliga lösningar.

8.5.4 Nytillskott i fartygsflottan - Yxlan

Ett nytillskott i Waxholmsbolagets fartygsflotta levererades under hösten 2018. Yxlan är det första fartyget hos Waxholmsbolaget som levererats med både energi- och materialdeklaration samt en skrotningsplan. Fartyget har utformats för att effektivt kunna transportera både resenärer och gods. Yxlan är dessutom isgående och tillgodoser trafikbehovet året runt i Stockholms norra skärgård.

För att begränsa miljöpåverkan och minska energiåtgången är fartyget försett med dieselelektrisk hybriddrift. Detta innebär att fartygets dieselgeneratorer kompletteras med batterier. Generatorerna kan köras på förnybart drivmedel och uppfyller den senaste standarden för marina motorer, IMO Tier III, som ger betydligt renare drift. Fartyget är dessutom väl isolerat, inrett med hållbara material och uppfyller i princip alla landstingets högt ställda miljökrav.

Yxlan är också helt tillgänglighetsanpassat enligt Riktlinjer Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning. Alla väsentliga funktioner finns samlade på huvuddäck, såsom cafeteria, toalett anpassad för rullstol och lastutrymme. Det har varit en utmaning att kombinera bra isgående förmåga med det låga djupgående som krävs för att kunna gå in till alla ”grunda” bryggor i det aktuella trafikområdet.

8.6 Energieffektivisering

8.6.1 Energieffektivisering i fastigheter

Trafikförvaltningen har ett omfattande fastighetsbestånd med spårdepåer, bussdepåer, bussterminaler och stationer. Inte sällan utnyttjas lokaler som från början inte var avsedda för denna typ av verksamhet. Det finns därför mycket att göra i form av anpassningar och åtgärder, som till exempel energioptimering av lokalerna.

Totalt förvaltar trafikförvaltningen omkring 45 depåer. Av dessa återfinns 17 stycken inom spårtrafikens verksamhet och 29 används för underhåll och uppställning av de dryga 2 100 fordon som används inom busstrafiken. Utöver depåerna förvaltar trafikförvaltningen omkring 82 bussterminaler och 233 stationer inom tunnelbane- och lokalbanetrafiken. Pendeltågsstationerna ägs till största delen av trafikverket som även äger spåren där pendeltågen går.
En utmaning i att driva energieffektiviseringsarbetet är att avtalen med trafikentreprenörer som ansvarar för drift och underhåll ser olika ut. En annan är att flera leverantörer verkar inom en depå med olika ansvar. Ambitioner i senare avtal utgår från att ge trafikentreprenörer incitament att reducera

energianvändningen under hela avtalsperioden såväl i själva trafiken som i fastigheter och infrastruktur. Det handlar om att se var nyttan respektive kostnaden finns, på kort och lång sikt, och lägga kostnaden där den gör mest nytta. För att komma dit kan det krävas andra avtalskrav och en tydligare ansvarsfördelning. Under 2018 har trafikförvaltningen genomfört två större arbeten som syftar till att få bättre kontroll av effektivitet i fastigheterna.

8.6.2 Energikartläggning

En omfattande energikartläggning i enlighet med lagstiftning om energikartläggning för flera avtal är i genomförande. Trots att det är klarlagt att lagstiftningen inte är bindande för trafikförvaltningen, har förvaltningen valt att leda genomförande av kartläggningen för att forma energiplaner som definierar vem som ansvarar för vilka åtgärder och under vilka perioder. Kartläggningarna för de fem första trafikavtalen som innefattar ca 40 procent av busstrafiken och Roslagsbanan, beräknas vara klar i januari 2019.

8.6.3 Automatiserad rapportering av energiförbrukning

Trafikförvaltningen genomför en omfattande översyn av entreprenörernas inrapportering av energiförbrukning. I första hand kommer statistiköverföringen ske automatiserat istället för manuellt månadsvis, för att få en kontinuerlig kontroll på förbrukningen. I förlängningen är det även önskvärt med en högre upplösning - energiförbrukning per timme. Förhoppningen är att få en fördjupad förståelse för hur förbrukningen varierar, till exempel beroende av vilka installationer som förbrukar värme eller energibesparing vid en åtgärd.

8.6.4 Elbussutredning och bussavtal

Det finns en stor potential att minska energiförbrukningen i dagens bussar. Trafikförvaltningen har sedan 2016 bedrivit ett omfattande utredningsarbete avseende energieffektivisering och eldrift av bussar. Syftet är att utreda om elbussar är ett bra alternativ för kollektivtrafiken i Stockholms län. Utredningen utgår från de elektriska lösningar som finns kommersiellt tillgängliga och omfattar bland annat olika tekniker för laddning såsom trådladdade, ändhållplatsladdade eller depåladdade bussar. I utredningen presenteras tre scenarier för olika grad av elektrifiering samt vilken teknik och infrastruktur som krävs.

Målet är att utredningen ska belysa de viktiga vägvalen och koppla dem till risker och möjligheter som elbusstrafik kan ge. Dessutom beskrivs den

ekonomiska aspekten och vilken elektrisk kapacitet som krävs för de olika teknikerna. I början av 2019 kommer politikerna fatta ett inriktningsbeslut.

Utredningen är så pass omfattande att den är intressant för andra kollektivtrafikmyndigheter, trafikoperatörer och busstillverkare. Resultatet av utredningen kommer att ligga till grund för kravställning av energieffektivisering och eldrift i alla trafikförvaltningens kommande bussupphandlingar.

Tidpunkten för utredningen om eldrift i bussflottan kommer rätt i tid. Totalt har trafikförvaltningen elva busstrafikavtal i Stockholms län, varav fem kommer att upphandlas relativt snart. Det är en utmaning att ställa effektiviseringskrav utan att styra mot en enskild lösning.

8.6.5 Energieffektivisering i fordon

Fordonen i kollektivtrafiken använder stora mängder energi, inte bara för att drivas framåt på spår, vatten eller väg, utan även för att hålla behagliga temperaturer och säkra god luftkvalitet.

Vid de senaste genomförda bussupphandlingarna ställdes krav på 20 procent energieffektivisering, vilket är en skärpning från tidigare upphandlingar där kraven har legat först på 10 procent och sedan på 15 procent. Det är upp till operatören hur de genomför effektiviseringen, men det får inte gå ut över komforten. Exempel på energibesparande åtgärder är sparsam körning, ruttoptimering, innovativ teknik och antal passagerare i bussarna.

8.7 Begränsning av buller från kollektivtrafiken

Trafikförvaltningen har under många år arbetat med att minska bullerstörningar till omgivningen. Utöver att människor blir direkt störda av buller kan det påverka individers prestation, inlärning och sömn. Bullerreduktionsarbetet har därmed koppling till folkhälsan. Dessutom bidrar tysta och bekväma fordon till att öka kollektivtrafikens attraktivitet och därmed öka andelen kollektivtrafikresenärer.

Med fem års intervall genomförs kartläggningar av bullerpåverkan från SL:s spår som en del av egenkontrollen. Bullerkartläggningen utgör grund för trafikförvaltningens långsiktiga planering för prioritering av bullerskyddsåtgärder. Måltalen för buller i trafikförsörjningsprogrammet är utgångspunkten för bullerskyddsarbetet avseende luftburet buller från spårtrafiken. Trafikförvaltningens utmaning ligger i att möta behovet av ökad

kollektivtrafik och samtidigt ta hänsyn till samhällets krav på minskade bullernivåer. En viktig del för att begränsa påverkan på omgivningen är kravställning i upphandlingar av trafik och underhåll av infrastrukturen.

8.7.1 Samverkan inom bulleområdet

Trafikförvaltningen medverkar i flera forum och samverkansprojekt för att bevaka, sprida och utveckla kunskap om buller. En viktig del i trafikförvaltningens löpande arbete är samverkan med kommuner i planeringsprocessen. Från hälsosynpunkt är det mycket viktigt att bullerfrågan tas med i tidiga planeringsskeden så att tillräckligt utrymme för kollektivtrafiken kan skapas parallellt med skyddsåtgärder för boende. Detta bidrar till att lägga grunden för en god stadsmiljö och folkhälsa. Trafikförvaltningen har regelbundet tillsynsmöten med kommuner som berörs av SL-trafiken. Trafikförvaltningen deltar även aktivt i Bullernätverket Stockholms län som är ett forum för samverkan i bullerfrågor. Målet med nätverket är att öka den regionala kompetensen inom bulleområdet och att skapa förutsättningar för att miljömålen för buller uppnås. Trafikförvaltningen stödjer Förvaltning för Utbyggd Tunnelbana inom buller framförallt avseende stomljud. Dessutom samverkar förvaltningen med nationella myndigheter och högskolor inom järnvägsteknik och samhällsplanering.

8.7.2 Bullerskyddsåtgärder i Roslagsbanan, Saltsjöbanan och tunnelbanan

Trafikförvaltningen har handlat upp ett kartbaserat system, ”Projektnav”, för att dokumentera utförda bullerskyddsåtgärder. Systemet används även för att analysera långsiktigt behov av åtgärder utifrån bullerkartläggning. Exempel på arbete med bullerskyddsåtgärder under året är:

- Underlag för genomförandebeslut att införa smörjutrustning i tunnelbanedepåerna.
- Förstudie för bullerskyddsåtgärder utmed Tvärbanan och Nockebybanan pågår.
- På Roslagsbanan och Saltsjöbanan har bullerskydd uppförts både i spårområdet och som lokala åtgärder på bostäder. Spårnära skärmar och ”mittskärmar” har använts för att inte skapa visuella barriärer i samhällena. I undantagsfall har traditionella träskärmar använts. Byggnationen av en bullerskyddsskärm vid Neglingedepån är försenad då åtgärden överklagats av närboende.

8.7.3 Övervakningssystem för tunnelbanan

Ett nyutvecklat spårövervakningssystem på tunnelbanan, fick motta SLL:s miljöpris kategori Hederspriset den 12 juni i landstingsfullmäktige.

Trafikförvaltningen utvecklade övervakningssystemet som bland annat innefattar bullerparametrar i samarbete med en teknikkonsult. Ljud- och vibrationsutrustning som monteras direkt på fordon i trafik, mäter faktisk status på spåren. På sikt är det meningen att övervakningen genom snabb återkoppling ska leda till optimerade insatser för minskat buller i hela tunnelbanesystemet.

8.8 Övriga åtgärder

8.8.1 Svallreducerande åtgärder

Sjötrafiken ger upphov till svallvågor som påverkar vattenmiljön och stränderna inom verksamhetsområdet. Genom trafikförsörjningsprogrammet har trafikförvaltningen ansvar att arbeta för att minimera uppkomsten av svallvågor. I Riktlinjer Miljö konkretiseras förvaltningens förebyggande arbete. Roslagen och Skärgården med sin specifika skrovform är de fartyg som genererar mest svall, inga åtgärder har genomförts i år. I stort sett hanteras frågan helt genom dialog med intressenter och operatörer i de fall då klagomål kommer in via sjötrafikens kundtjänst. Det rör sig om ett tiotal klagomål årligen som rör trafikens påverkan från svall. Generellt diskuteras svallproblematik och vilka insatser som kan vara aktuella med leverantörerna i det löpande arbetet.

8.8.2 Miljöbedömning av material och produkter

Trafikförvaltningens mål är att minst 50 procent av material och produkter som används i bygg- och anläggningsprojekt ska vara miljöbedömda enligt Byggvarubedömningens bedömningssystem år 2021. Dessutom ska 90 procent av bedömda material och produkter uppfylla miljökraven för ”accepterad” eller ”rekommenderade” enligt Byggvarubedömningens kriterier. Målet är att alla produkter som används i verksamheten ska finnas i systemet. Byggvarubedömningen är en medlemsförening vars organisation och systematik utvecklas hela tiden. Från och med 2019 kommer trafikförvaltningen, Förvaltning för utbyggnad av tunnelbanan (FUT) och Locum ha ett gemensamt medlemskap. Tillsammans finns det större möjligheter att påverka bedömningssystemet så att det uppfyller de gemensamma behoven. I dagsläget saknas många av de produkter som används i verksamheternas bygg- och anläggningsprojekt i systemet. Men förhoppningen är stor om att systemet ska komma till verklig nytta när fler produktkategorier omfattas. Utveckling av byggvarubedömningen pågår löpande, både bedömningskriterier och grunderna för bedömningar blir bättre och tydligare.

Utvecklingen i kombination med en anpassning till mer anläggningsspecifika produktkategorier är nödvändig för att trafikförvaltningen ska kunna nå de uppsatta målen om bedömning av material och produkter.

9 Motverkande av korruption

Den offentliga förvaltningen arbetar på medborgarnas uppdrag och ska i enlighet med krav som uppställs i regeringsformen iaktta saklighet och opartiskhet. Den ska dessutom handla fritt från godtycke och inte särbehandla någon utan laga stöd. Det innebär att anställda och förtroendevalda ska handla på ett sådant sätt att de inte kan misstänkas för att påverkas av ovidkommande hänsyn eller intressen i sitt arbete, till exempel genom att ta emot otillbörliga gåvor eller förmåner från företag eller privatpersoner som de har att göra med i tjänsten.

Transparency International Sverige definierar korruption som att utnyttja sin ställning för att uppnå otillbörlig fördel för egen eller annans vinning. I svensk lagstiftning finns ingen enhetlig definition av korruption, men företeelsen aktualiseras bland annat genom bestämmelserna i 10 kap. brottsbalken (1962:700) om givande respektive tagande av muta.

Företag ska arbeta mot alla former av korruption inklusive utpressning och mutor, lyder princip 10 i FN:s Global Compact som trafikförvaltningen förbundit sig att följa. Trafikförvaltningen vill inte bara förhindra att korruption i snäv bemärkelse förekommer, utan vill även bedriva en verksamhet som är helt fri från alla typer av korruption och beteenden som kan skada allmänhetens förtroende.

Faktaruta

Relaterade Global Compact principer[11] Princip 10 Företag ska arbeta mot alla former av korruption inklusive utpressning och mutor. Relaterade Agenda 2030 mål[12]: mål 16

9.1 Så styrs arbetet

9.1.1 Stockholms läns landstings riktlinje och policy

Stockholms läns landsting har riktlinjer för antikorruption och representation samt Antikorruptionspolicy. Syftet med riktlinjerna är att konkretisera och förtydliga vad som anses olagligt eller olämpligt när man erbjuds förmåner och

[11] FN Global Compact principer, se avsnitt 10.4
[12] Agenda 2030 mål, se bilaga 3

gåvor från personer eller företag som man har att göra med i tjänsten. Därutöver belyses frågor om mutor och jäv. Riktlinjerna omfattar anställda och förtroendevalda i landstingets förvaltningar, bolag samt stiftelser där landstinget är förvaltare eller utser majoriteten av styrelsen.

9.1.2 Internt styrdokument

Ett viktigt kompletterande styrdokument i arbetet mot korruption utöver ovan är ”Trafikförvaltningens förhållningssätt avseende muta och andra oegentligheter”. Syftet är att främja en god kultur och motverka oegentligheter inom trafikförvaltningen. I dokumentet ges vägledning till vad som kan vara godtagbart utifrån ett oegentlighetsperspektiv och det understryks att ett personligt ansvarstagande och ett gott omdöme är av största vikt. Trafikförvaltningens arbete ska bedrivas med fokus på beställarrollen. Det får aldrig finnas grund för att ifrågasätta trafikförvaltningens professionalism och objektivitet. Styrdokumentet gäller för alla anställda och konsulter inom trafikförvaltningen, SL, Färdtjänsten och Waxholmsbolaget. Samtliga konsulter ska inför uppdrag inom trafikförvaltningen underteckna sekretessförbindelse där de bekräftar att de tagit del av och kommer att följa styrdokumentet.

Centrala verktyg i arbetet för att motverka korruption utöver styrdokumenten är utbildning och information till anställda, kravställning i avtal, centraliserad upphandlingsfunktion, löpande stöd av trafikförvaltningens jurister och internrevisorer. Tips om oegentligheter kan lämnas anonymt.

9.2 Mål inom antikorruption

Trafikförvaltningen arbetar förebyggande och löpande för att förhindra alla former av oegentligheter kopplade till trafikförvaltningens verksamhet.

Inga oegentligheter eller incidenter som bedömts kräva ytterligare åtgärder har framkommit under 2018.

9.3 Risker inom antikorruption

Internrevision arbetar kontinuerligt för att motverka korruption inom trafikförvaltningen. Risker för korruption och oegentligheter är ett kontinuerligt prioriteringsområde i revisionsplanen och bedöms i samtliga granskningar. I de fall det finns misstanke om oegentligheter ser internrevision till att dessa utreds.

Även vid upphandling är motverkande av oegentligheter en central del för trafikförvaltningen. Enligt trafikförvaltningens styrdokument gäller nolltolerans

mot alla förmåner oavsett karaktär vid upphandling och myndighetsutövning. I och med att trafikförvaltningen träffar avtal med ett stort antal leverantörer inom varierande branscher är det viktigt att tydliggöra trafikförvaltningens förhållningssätt. Etablerade rutiner och delegations- och beslutsordningen kompletterar styrdokumentens vägledning vid upphandling. Alla upphandlingsdokument och avtal med ett avtalsvärde överstigande ett visst belopp ska granskas av jurist och controller.

9.4 Genomförda aktiviteter 2018

9.4.1 Information till verksamheten

Under 2018 har verksamheten via trafikförvaltningens intranät löpande informerats om aktuella ämnen. Exempel på sådan information är sådant som medarbetare behöver tänka på inför deltagande vid mässor, information om styrdokumentet samt information om utskick av jul- och sommarbrev till leverantörer.

9.4.2 Utbildning

Utbildningen ”Förvaltningskunskap” är obligatorisk för samtliga nyanställda inom trafikförvaltningen och erbjuds även till konsulter. Den ger grundläggande kunskap om bland annat hur trafikförvaltningen arbetar med att motverka mutor och annan korruption.

Löpande utförs även andra interna utbildningsinsatser. Under 2018 har bland annat antikorruptionsfrågor ingått som en del i chefs-och ledarutvecklingsprogrammet för nya chefer på trafikförvaltningen.

9.4.3 Information till leverantörer

Trafikförvaltningen informerar också leverantörer om trafikförvaltningens förhållningssätt avseende muta och andra oegentligheter. Enligt lag finns även i samband med upphandlingar skyldighet respektive möjlighet för beställaren att bland annat:

- Utesluta leverantör om företrädare har begått vissa brott.
- Ställa krav på att leverantören har en policy, uppförandekod eller motsvarande för att förhindra korruption.
- Häva/säga upp avtalet på grund av korruption.

I likhet med tidigare år skickade trafikförvaltningen under år 2018 sommar- och julbrev till samtliga leverantörer. Genom breven påminner förvaltningschefen om trafikförvaltningens förhållningssätt mot muta och andra oegentligheter

samt avböjer i preventivt syfte gåvor respektive inbjudningar till evenemang som inte utgör ett naturligt och nyttigt led i medarbetarens tjänsteutövning. Arbetet med att utveckla kommunikationen med leverantörerna är ständigt pågående.

10 Om denna redovisning

Trafikförvaltningen rapporterar för nionde året i rad i enlighet med de tio principerna i Global Compact. Den senaste rapporten finns tillgänglig på hemsidan, www.sll.se/kollektivtrafik. Rapportering sker på årsbasis för föregående år och omfattar alla tjänstevarumärken.

10.1 Väsentlighetsanalys

Utgångspunkten för väsentlighetsanalysen inför denna redovisning var aspekterna inom hållbar utveckling som på olika sätt är relevanta eller berör trafikförvaltningens verksamhet (se tabell).

Tabell 10.1 Sammanställning av alla teman som var utgångspunkten för väsentlighetsanalysen.

Krav på innehåll och/eller betydande aspekter inom hållbar utveckling enligt:	
Årsredovisningslagens (1995:1554) krav på hållbarhetsredovisning	Mänskliga rättigheter, sociala förhållanden, miljö, motverkande av korruption, personal, mångfaldspolicy, väsentliga risker och hantering av dessa, affärsmodell, policy som tillämpas för hållbarhetsfrågor, centrala resultatindikatorer
Global Compact Communication on Progress	Mänskliga rättigheter, arbetsvillkor, miljö, antikorruption
Tidigare väsentlighetsanalyser	Tillgänglighet, trygghet, jämställdhet, utbildning social hållbarhet, sociala konsekvensbeskrivningar, socialt ansvarstagande i leverantörskedjan, föreningsfrihet, rekrytering och jämställdhet, medarbetarnas möjlighet att påverka, arbetsrätt i leverantörskedjan, resandet med SL, andel förnybar energi, utsläpp, buller, elbussar/förnybart i busstrafiken, leverantörsrevisioner, antikorruption
Politiskt beslutade mål inom hållbar utveckling	Ökat jämlikhet och jämställdhet (TFP[1], nationella mål), tillgänglighet för barn, äldre och resenärer med funktionsnedsättning (lagkrav, TFP) det vill säga hela resan, socialt ansvarstagande i leverantörskedjan (Stockholms läns landstings uppförandekod), trygghet (TFP), antikorruption (lagkrav, Stockholms läns landstings krav), hållbar upphandling (MP[2]), klimatåtagande (MP), kollektivtrafik och transporter, (MP) fastigheter och anläggningar (MP)
Globala mål (Agenda 2030) för hållbar utveckling som är relevanta för trafikförvaltningens mål	3. Hälsa och välbefinnande, 5. Jämställdhet, 6. Rent vatten och sanitet, 7. Hållbar energi för alla, 8. Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt, 9. Hållbar industri, innovationer och infrastruktur, 10. Minskad ojämlikhet, 11. Hållbara städer och samhällen, 12. Hållbar konsumtion och produktion, 13. Bekämpa klimatförändringen, 14. Hav och marina resurser, 15. Ekosystem och biologisk mångfald, 16. Fredliga och inkluderande samhällen
GRIs standard för hållbarhetsrapportering	Information om verksamheten, väsentliga teman, hållbarhetsstyrning, relevanta indikatorer utifrån Global Reporting Initiativekatalogen eller egna

1) TFP – trafikförsörjningsprogram; 2) MP – Miljöprogram;

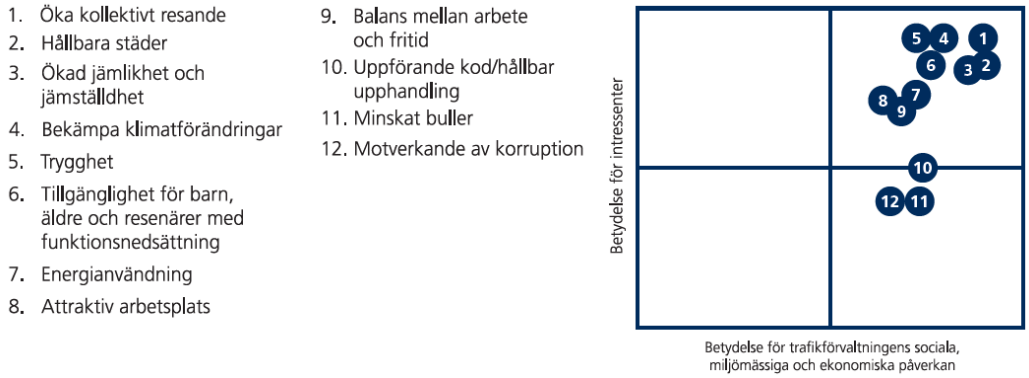
Syftet med väsentlighetsanalysen var att identifiera och prioritera de viktigaste aspekterna för trafikförvaltningens hållbarhetsredovisning och kommunikation. Detta betyder att resultatet från väsentlighetsanalysen specificerar teman som

är viktiga för trafikförvaltningen att kommunicera. Det är inte en prioritering av vilka hållbarhetsfrågor trafikförvaltningen ska arbeta med. Trafikförvaltningens dagliga arbete har direkt eller indirekt koppling till alla aspekter i tabellen.

Väsentlighetsanalysen genomfördes genom att olika intressentgrupper fick prioritera och välja ut de viktigaste hållbarhetsaspekterna. Den preliminära prioriteringen gjordes av trafikförvaltningens arbetsgrupp för hållbarhetskommunikation, som består av chefen för Hållbar utveckling och strateger inom kommunikation, miljö och social hållbarhet. Resultatet av trafikförvaltningens egen prioritering vägdes sedan ihop med externa intressenters input. Vid genomförande av väsentlighetsanalysen tillämpades de politiskt beslutade målen inom hållbar utveckling som politikernas prioritering av olika hållbarhetsfrågor.

En intressentgrupp som trafikförvaltningen prioriterade särskilt vid genomförande av väsentlighetsanalysen var barn och unga. Barn utgör en stor andel av dagens kollektivtrafikresenärer. De har inte körkort och är därmed beroende av kollektivtrafiken för att ta sig till skola och fritidsaktiviteter. Varje barn har i enlighet med FN:s barnkonvention rätt att uttrycka sin mening och höras i alla frågor som rör dem, men kommer sällan till tals om deras åsikter inte uppsöks. Dessutom utgör ungdomar från olika skolor och universitet en stor andel av intressenter till trafikförvaltningens hållbarhetsarbete. Trafikförvaltningen valde därför att genomföra fokusgrupper med barn och unga för att få veta vilka aspekter av de prioriterade områdena som barn och ungdomar tycker är viktigast.

Fokusgrupper med barn och unga omfattade åldersgruppen 15-19 år. Fokusgrupperna hade en jämn blandning av tjejer och killar med olika bakgrund. Det genomfördes aktiviteter med totalt fyra fokusgrupper, varav två med barn och unga från Stockholms innerstad och närförorter och två med barn och unga från ytterförorter norr och söder om staden. Varje fokusgrupp bestod av åtta personer och genomfördes i form av en semistrukturerad dialog som pågick i två timmar. Det sammanslagna resultatet för väsentlighetsanalysen presenteras i figuren nedan.



Figur 10.1 Det sammanslagna resultatet för väsentlighetsanalysen.

10.2 Årsredovisningens krav på hållbarhetsredovisning

Årsredovisningslagen (1996:1554) ställer från och med räkenskapsåret 2017 krav på att företag som överstiger vissa gränsvärden gällande omsättning och personal ska redovisa de upplysningar som behövs för förståelsen av företagets utveckling, ställning och resultat och konsekvenserna av verksamheten, däribland upplysningar i frågor som rör miljö, sociala förhållanden, personal, respekt för mänskliga rättigheter och motverkande av korruption. I årets redovisning har frågorna delats upp enligt följande:

Tabell 10.2 Korsreferenslista gällande årsredovisningens krav på hållbarhetsredovisning.

Område	Avsnitt/kapitel där informationen redovisas
Miljö	8
Sociala förhållanden	6 och 7
Personal	6 och 7
Respekt för mänskliga rättigheter	6
Motverkande av korruption	9

10.3 Stockholms läns landstings krav på hållbarhetsredovisning

I samband med att lagkravet på hållbarhets- redovisning trädde i kraft (se avsnitt 10.2) utarbetade Stockholms läns landsting anpassade anvisningar för redovisningsskyldiga bolag inom landstinget. Anvisningarna utgår från lagstiftningen och de landstingsgemensamma styrande dokumenten och utgör redovisningens miniminivå.

Tabell 10.3 Korsreferenslista gällande Stockholms läns landstings krav på hållbarhetsredovisning.

Kravområde	Var redovisas uppgiften?
Styrning av verksamheten	Trafikförvaltningens hållbarhetsredovisning (Hållbarhetsredovisningen), avsnitt 2 och 4
Styrande dokument inom hållbarhet	Hållbarhetsredovisningen, avsnitt 4
Mål för miljö	Hållbarhetsredovisningen, avsnitt 4 och 8; Miljöredovisning.
Mål för socialt ansvarstagande	Hållbarhetsredovisningen, avsnitt 4 och 6
Mål för attraktiv arbetsgivare	Hållbarhetsredovisningen, avsnitt 7
Mål för antikorruption	Hållbarhetsredovisningen, avsnitt 9
Risker inom samtliga hållbarhetsområden	Hållbarhetsredovisningen, avsnitt 6, 7, 8 och 9
Genomförda aktiviteter under året inom miljöområdet	Hållbarhetsredovisningen, avsnitt 8
Aktiviteter för att prioritera resfria arbetssätt	Hållbarhetsredovisningen, avsnitt 8; Miljöredovisning.
Aktiviteter och åtgärder för energieffektivisering	Hållbarhetsredovisningen, avsnitt 8; Miljöredovisning.
Kollektivtrafikens marknadsandel	Hållbarhetsredovisningen, avsnitt 4 och 8
Antal bedömda material samt accepterade och rekommenderade i Byggvarubedömningen	Hållbarhetsredovisningen, avsnitt 8;
Genomförda aktiviteter under året inom socialt ansvarstagande inklusive mänskliga rättigheter	Hållbarhetsredovisningen, avsnitt 6
Verktyg och metoder för systematiskt arbete med socialt ansvarstagande	Hållbarhetsredovisningen, avsnitt 4 och 6
Jämställdhet och jämlikhet	Hållbarhetsredovisningen, avsnitt 6
Nationella minoriteter	Arbetet med nationella minoriteter styrs av den landstingsgemensamma planen som är under uppdatering. Trafikförvaltningen deltar i arbetet med uppdatering av åtgärdsplanen.
Barnkonventionen	Hållbarhetsredovisningen, avsnitt 6
Arbete för tillgänglighet	Hållbarhetsredovisningen, avsnitt 6
Uppförandekod för leverantörer	Hållbarhetsredovisningen, avsnitt 4 och 6
Folkhälsa	Hållbarhetsredovisningen, avsnitt 6
Genomförda aktiviteter under året inom personal	Hållbarhetsredovisningen, avsnitt 7
Arbetet inom personalområde: attraktiv och konkurrenskraftig arbetsgivare	Hållbarhetsredovisningen, avsnitt 7
Arbetet inom personalområde: samverkan och dialog med arbetstagarorganisationerna	Hållbarhetsredovisningen, avsnitt 7
Genomförda aktiviteter under året inom antikorruption	Hållbarhetsredovisningen, avsnitt 9

10.4 Global Compact

Sedan maj 2009 är trafikförvaltningen genom SL medlem i FN-initiativet Global Compact och har därmed åtagit sig att följa dess tio principer inom områdena mänskliga rättigheter, arbetsrätt, miljö och antikorruption. Det är ett krav att organisationer som anslutit sig till Global Compact ska göra en årlig redovisning (Communication on Progress; COP) av hur man uppfyller de tio principerna. I trafikförvaltningens fall utgår vi från informationen som lämnas i denna hållbarhetsredovisning.

Tabell 10.4 Korsreferenslista gällande Global Compacts krav på hållbarhetsredovisning.

Område	Principer	Avsnitt
Mänskliga rättigheter	1. Företagen ombeds att stödja och respektera skydd för internationella mänskliga rättigheter inom den sfär som de kan påverka; och	6
	2. försäkra sig om att deras eget företag inte är delaktiga i brott mot mänskliga rättigheter.	
Arbetsvillkor	3. Företagen ombeds att upprätthålla föreningsfrihet och ett faktiskt erkännande av rätten till kollektiva förhandlingar;	7
	4. avskaffande av alla former av tvångsarbete;	
	5. faktiskt avskaffande av barnarbete;	
	6. avskaffandet av diskriminering vid anställning och yrkesutövning.	
Miljö	7. Företag ombeds att stödja försiktighetsprincipen vad gäller miljörisker;	8
	8. ta initiativ för att främja större miljömässigt ansvarstagande; och	
	9. uppmuntra utveckling och spridning av miljövänlig teknik.	
Antikorruption	10. Företag bör motarbeta alla former av korruption, inklusive utpressning och bestickning.	9

10.5 Global Reporting Initiative

Vid framtagning av den här redovisningen har trafikförvaltningen tagit hänsyn till standarden för hållbarhetsrapportering från Global Reporting Initiative (www.globalreporting.org).

För att definiera de mest väsentliga hållbarhetsfrågorna och välja ut indikatorer att rapportera har trafikförvaltningen gjort en analys av vilka materiella frågor som är av betydelse för verksamheten ur ett hållbarhetsperspektiv. I detta arbete har man också utgått från de nyckeltal som rapporteras till ledningen.

Dessutom har urvalet gjorts med koppling till väsentlighetsanalysen (se ovan) samt med hänsyn till resultat av intressentdialog.

Gränsen för vad rapporteringen enligt Global Reporting Initiativ ska omfatta har gjorts med hänsyn till trafikförvaltningens verksamhetsgränser som geografiskt omfattar Stockholms läns landsting och den kollektivtrafikverksamhet som bedrivs inom dess gränser och under trafikförvaltningens kontroll. Ett flertal av indikatorerna redovisas i den separata miljöredovisningen för 2017, tillgänglig via www.sll.se/kollektivtrafik.

Tabell 10.5 Korsreferenslista gällande GRI:s krav på hållbarhetsredovisning.

GRI Standard-nummer	Indikator-nummer	Indikator	Avsnitt
GRI 102	102-1	Organisationens namn	2
GRI 102	102-2	Huvudsakliga varumärken, produkter och tjänster	2
GRI 102	102-3	Organisationens huvudkontor	Förord
GRI 102	102-4	Länder där organisationen har verksamhet	2
GRI 102	102-5	Ägarstruktur och företagsform	2
GRI 102	102-6	Marknadsnärvaro	2
GRI 102	102-7	Organisationens storlek	2
GRI 102	102-8	Antal och övrig information om anställda	7
GRI 102	102-9	Beskrivning av leverantörskedjan	2, 4 och bilaga 1
GRI 102	102-10	Väsentliga förändringar under redovisningsperioden avseende storlek, struktur, ägarskap eller leverantörskedja	2 och 10
GRI 102	102-11	Hantering av försiktighetsprincipen	4.2
GRI 102	102-12	Externa principer och andra initiativ röran- de hållbarhet som organisationen stödjer	1 och 10
GRI 102	102-13	Medlemskap i organisationer	Bilaga 2
GRI 102	102-14	Uttalande från förvaltningschefen	1
GRI 102	102-16	Övergripande värderingar och styrande dokument rörande etik och integritet	2 och 4
GRI 102	102-18	Organisationsstruktur	2
GRI 102	102-40	Intressenter	3
GRI 102	102-41	Kollektivavtal	7

GRI 102	102-42	Identifiering och urval av intressenter	3 och 10
GRI 102	102-43	Intressentengagemang	3
GRI 102	102-44	Huvudsakliga teman som har lyfts av intressenterna	3 och 6
GRI 102	102-45	Delar av organisationen som ingår i redovisningen	2
GRI 102	102-46	Process för att definiera redovisningens innehåll och avgränsningar	10
GRI 102	102-47	Väsentlighetsanalys	10
GRI 102	102-48	Förändringar/korrektur av uppgifter som har redovisats i tidigare redovisningar	10
GRI 102	102-49	Förändringar i redovisningens omfattning	10
GRI 102	102-50	Redovisningsperiod	10
GRI 102	102-51	Datum för senaste redovisning	10
GRI 102	102-52	Redovisningscykel	10
GRI 102	102-53	Kontaktinformation rörande hållbarhetsredovisningen	Förordet
GRI 102	102-54	Tillämpning av GRI:s riktlinjer	10
GRI 102	102-55	GRI Index	10
GRI 103	103-1	Beskrivning om hur de väsentliga hållbarhetsaspekterna styrs	4, 6, 7, 8, 9 och 10
GRI 205	205-2	Kommunikation och utbildning rörande antikorruptionspolicy och rutiner	9
GRI 205	205-3	Korruptionsincidenter och vidtagna åtgärder	9
GRI 302	302-1	Energiförbrukning inom organisationen	8 och Miljöredovisningen
GRI 302	302-3	Energiintensitet	8 och Miljöredovisningen
GRI 302	302-4	Energibesparingsinitiativ	8 och Miljöredovisningen
GRI 302	302-5	Energibesparingsinitiativ, produkter och tjänster	8 och Miljöredovisningen
GRI 305	305-1	Direkta växthusgasutsläpp (Scope 1)	8 och Miljöredovisningen
GRI 305	305-2	Indirekta växthusgasutsläpp (Scope 2)	8 och Miljöredovisningen
GRI 305	305-4	Växthusgasintensitet	8 och Miljöredovisningen

GRI 305	305-5	Utsläppsminskningar av växthusgaser	8 och Miljöredovisningen
GRI 305	305-7	Övriga utsläpp av luftföroreningar (NOx, PM)	Miljöredovisningen
GRI 401	401-1	Antal nyanställda och personalomsättning	7
GRI 404	404-3	Regelbunden utvärdering av prestation och karriärutveckling	7
GRI 405	405-1	Mångfald	7
GRI 405	405-2	Löneskillnad mellan kvinnor och män	7
GRI 410	410-1	Utbildning rörande mänskliga rättigheter till säkerhetspersonal	6
GRI 412	412-2	Utbildning rörande mänskliga rättigheter till anställda	6
GRI 413	413	Konsekvensbedömning rörande påverkan på lokalsamhällen	4 och 6

Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

RAPPORT
2019-01-16
Version

Ärende/Dok. id.
1447926

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Bilaga 1 Trafikentreprenörer 2018

Färdtjänsten

Färdtjänst med taxi: Taxi Kurir, Sverigetaxi
Rullstolstaxi: Taxi Kurir, Sverigetaxi, Samtrans, Sirius Humanum, Ekerö Taxi, Haninge-Nynäs Taxi, Södertälje Taxi
Båtaxi (liggande transport): Samtrans
Anropsstyrd Närtrafik: Taxi Kurir
Linjelagd Närtrafik: Bergkvara Buss

SL*

Arriva Sverige

Arriva kör både tåg och bussar i SL-trafiken.
Lokalbanor: Nockebybanan, Saltsjöbanan Tvärbanan, Roslagsbanan
Busstrafiken i: Danderyd, Bromma, Ekerö, Sigtuna/Upplands Väsby/Vallentuna, Solna/Sundbyberg, Sollentuna, Täby Vallentuna, Vaxholm, Österåker

Keolis Sverige

Keolis Sverige kör bussar i SL-trafiken i*:* Huddinge/Botkyrka, Söderort, Stockholms innerstad, Lidingö, Nacka/Värmdö

Nobina

Nobina kör bussar i SL-trafiken i*:* Järfälla/Upplands-Bro Norrtälje, Södertälje Tyresö, Handen, Nynäshamn

MTR

MTR kör tunnelbanan och pendeltågen i SL-trafiken.

Stockholms spårvägar

Stockholms spårvägar kör spårvagnslinje 7 och Lidingöbanan från 2015.

Trafikutövare SL pendelbåtar

SL pendelbåtar trafikeras av dessa företag:
Strömma Kanalbolaget, Rederi AB Ballerina, Djurgårdens färjetrafik AB Blidösundsbolaget AB

Waxholmsbolaget **

Nya Skärgårdsbolaget 2017, Utö Rederi AB, Blidösundsbolaget AB
Pendelbåt: Strömma Turism och Sjöfart AB

Gods: Ressel Rederi AB, Utö Sjötransporter AB, Krokholmens Sjötrafik AB, Norra Skärgårdstrafiken AB

Spårvägsmuseet
Ägs och drivs av trafikförvaltningen/Stockholms läns landsting

* Tågen är egenägda och tillverkningen upphandlas av olika leverantörer

** Omkring halva flottan är egenägd och resterande hyrs

Bilaga 2 Medlemskap i urval

Viktiga medlemskap för trafikförvaltningen utgörs bland av:

- BEST, Benchmarking European Service of public Transport
- Biodriv Öst:s drivmedelsnätverk
- Branschorganisationen Svensk kollektivtrafik
- Brottsförebyggande rådet
- Bullernätverket Stockholms län
- Byggvarubedömningen
- EMTA, European Metropolitan Transport Authorities
- European Charter for the development of social and societal initiatives in train stations
- Jämställdhet i transportsektorn, tidigare Kvinnor i transportpolitiken
- Kunskapscentrum för buller
- K2, Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik
- Samverkan i Stockholmsregionen
- Stockholmsregionens Europakontor
- UITP, International Association of Public Transport

Bilaga 3 Agenda 2030 mål

Agenda 2030, FN:s globala mål för hållbar utveckling



Mål 1. Avskaffa fattigdom i alla dess former överallt



Mål 2. Avskaffa hunger, uppnå tryggad livsmedelsförsörjning och förbättrad nutrition samt främja ett hållbart jordbruk



Mål 3. Säkerställa hälsosamma liv och främja välbefinnande för alla i alla åldrar



Mål 4. Säkerställa en inkluderande och likvärdig utbildning av god kvalitet och främja livslångt lärande för alla



Mål 5. Uppnå jämställdhet och alla kvinnors och flickors egen- makt



Mål 6. Säkerställa tillgången till och en hållbar förvaltning av vatten och sanitet för alla



Mål 7. Säkerställa tillgång till ekonomiskt överkomlig, tillförlitlig, hållbar och modern energi för alla



Mål 8. Verka för varaktig, inkluderande och hållbar ekonomisk tillväxt, full och produktiv syssel- sättning med anständiga arbetsvillkor för alla



Mål 9. Bygga motståndskraftig infrastruktur, verka för en inkluderande och hållbar industrialisering samt främja innovation



Mål 10. Minska ojämlikheten inom och mellan länder



Mål 11. Göra städer och bosättningar inkluderande, säkra, mot- ståndskraftiga och hållbara



Mål 12. Säkerställa hållbara konsumtions- och produktionsmönster



Mål 13. Vidta omedelbara åtgärder för att bekämpa klimatförändringarna och dess konsekvenser



Mål 14. Bevara och nyttja haven och de marina resurserna på ett hållbart sätt för en hållbar utveckling



Mål 15. Skydda, återställa och främja ett hållbart nyttjande av landbaserade ekosystem, hållbart bruka skogar, bekämpa ökenspridning, hejda och vrida tillbaka markförstöringen samt hejda förlusten av biologisk mångfald



Mål 16. Främja fredliga och inkluderande samhällen för hållbar utveckling, tillhandahålla tillgång till rättvisa för alla samt bygga upp effektiva, och inkluderande institutioner med ansvarsutkrävande på alla nivåer



Mål 17. Stärka genomförandemedlen och återvitalisera det globala partnerskapet för hållbar utveckling

Bilaga 4 Förteckning över medverkande

Tack till	För medverkan om
Caroline Ottosson	VD ord
Cecilia Westman	Antikorruption
Chistina Levin	Text och produktion av innehåll
Ditte Kahlström Jansson	Tillgänglighetsfrågor
Elisabeth Andersson	Ansvarsfull arbetsgivare
Emma Hörnquist	Kampanjarbete, trygghetsnummer, form och layout
Emmelie Hedlund	Miljöfrågor och – data
Erik Dunkars	Energifrågor
Gabriella Nilsson	Resvanor, upplevd kvalitet
Hanna Ohlsson	Ansvarsfull arbetsgivare
Hanna Runestad	Hållbarhetsarbete, uppföljning, kemikalier
Helen Maalinn	Huvudansvarig, trafikförvaltningens hållbarhetsarbete, trygghet, sociala frågor
Helena Gulay	Antikorruption
Jeanette Hegedüs	Trygghetsfrågor
Johan Böhlin	Drivmedelsfrågor
Josipa Malbasic	Hållbarhetsarbete, revisioner och uppföljning
Karolina Wichman	Värderingar Slussen
Katarina Jonerholm	Miljöfrågor och – data
Lina Jönsson	Värderingsarbetet
Lotta Hörnfeldt-Jonsson	Ledarutveckling och arbetsgivarfrågor
Maria Röjvall	Bullerfrågor
Moa Rosenqvist	Antal påstigande och resandestatistik
Patricia Andino	Upplevd kvalitet och trygghetsstatistik
Petra Michélsen	Text och produktion av innehåll
Rickard Borgström	Värderingsarbetet
Sara Catoni	Värderingsarbetet
Sesselía Arnadottir	Samlade effektbedömningar
Sofie Enander	Samhällsplanering
Sonny Österman	Ökat kollektivt resande sjötrafik
Stephane Blandeau	Kistagrenen, socialt ansvar, jämställdhet
Kerstin De Potocki	Form och layout