Trafiknämnden/trafikförvaltningen

DELÅRSRAPPORT
Augusti 2020

Innehållsförteckning

1. Inledning ... 3
1.1 Väsentliga händelser per augusti 2020 ... 4
2. Styrning och ledning ... 7
2.1 Mål ... 7
2.1.1 Uppfyllelse av mål och indikatorer ... 7
2.1.2 Inriktningsmål, verksamhetsspecifika mål och indikatorer ... 8
2.1.3 Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem ... 12
2.2 Uppdrag ... 21
2.3 Aktivitet ... 21
2.4 Intern kontroll ... 21
2.4.1 Arbetet med intern kontroll ... 21
2.4.2 Resultat och analys från riskbedömningen ... 22
2.4.3 Försäkran ... 22
3. Verksamhet ... 23
3.1 Avtal och upphandlingar ... 23
3.2 Verksamhet, övrigt ... 24
3.3 Resande i kollektivtrafik ... 26
4. Ekonomi ... 27
4.1 Resultat ... 27
4.1.1 Utfall i jämförelse med periodiserad budget ... 28
4.1.2 Prognos i jämförelse med budget ... 31
4.1.3 Specifikation - personalkostnader inklusive inhyrd personal ... 34
4.2 Åtgärdsprogram för en ekonomi i balans ... 34
4.3 Investeringar ... 35
4.3.1 Beskrivning av viktiga händelser, investeringsobjekt ... 35
4.3.2 Utfall i jämförelse med budget ... 38
4.3.3 Prognos i jämförelse med budget ... 39
4.3.4 Investeringsobjekt ... 40
4.4 Fastighetsförsäljningar ... 45
5. Bemanning ... 46
5.1 Avvikelse helårsarbeten i jämförelse med periodiserad budget ... 48
5.2 Prognos helårsarbeten i jämförelse med budget ... 48
5.3 Sjukfrånvaro ... 48
6. Risker och möjligheter ... 49
7. Ledningens åtgärder ... 50
8. Nämnd-/styrelsebehandling ... 52

1. Inledning

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

Under året har Stockholm och världen kastats in i en samhällskris till följd av covid-19. Folkhälsomyndigheten har uppmanat resenärerna att inte åka kollektivtrafik samt också ålagt trafikförvaltningen att minska trängseln på tåg och bussar varför trafiken har fortsatt att köra i full omfattning Resandet har under mars – augusti sjunkit med mellan 50-60 procent och förväntas med stor osäkerhet variera på olika sätt under resten av året och nästa år. Trafikförvaltningen har trots de utmaningar som covid-19 inneburit upprätthållit en stabil produktion och verksamhet.

Trafikförvaltningen gick in i året med en budget i balans men i början av mars vek biljettförsäljningen nedåt vilket har fortsatt med stor kraft. Kollektivtrafiken och trafikförvaltningen står inför stora ekonomiska utmaningar. Finansieringsfrågan för att upprätthålla ett fullt trafikutbud trots det stora intäktstappet har ännu inget fullständigt svar.

Sammanfattningsvis bedöms biljettintäkterna minska med 3 561 mkr på årsbasis jämfört med budget till följd av den prognostiserade resandeutvecklingen. De totala kostnaderna understiger budget på årsbasis med 106 mkr vilket främst beror på lägre kostnader för köpt trafik (372 mkr), kapitalkostnader (85 mkr) och personalkostnader (38 mkr). Avvikelsen motverkas av högre kostnader för drift och underhåll; i synnerhet en engångspost avseende en avsättning för saneringskostnader i Hornsbergs bussdepå kopplat till försäljningen av fastigheten (247 mkr).

Prognosen för årets resultat bedöms till -2 430 mkr.

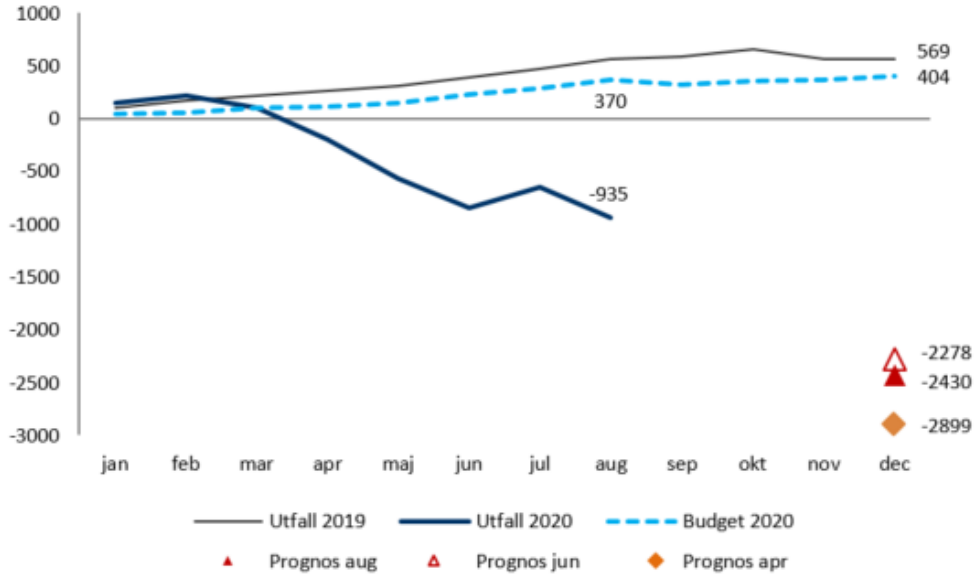
I prognosen ingår inte det utlovade statliga riktade bidraget om 3 mdr till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Stödet är en förstärkning för att mildra effekterna av minskat resande med anledning av covid-19. Fördelningen av beloppet baseras på biljettintäktstappet under mars till juni i år i jämförelse med 2019 i respektive region.

Det ackumulerade resultatutfallet per augusti uppgår till -935 mkr och understiger periodens budget med 1 305 mkr. Biljettintäkterna minskar med 2 207 mkr jämfört med budget till följd av det minskade resandet från och med mars månad. Reavinsten kopplad till fastighetsförsäljningen ger en positiv intäkt på 686 mkr. Trafikkostnaderna understiger budget med 248 mkr och drift och underhåll överstiger budget med 181 mkr främst kopplat till saneringsåtgärder avseende

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

fastighetsförsäljningen (drift och underhåll exklusive saneringsåtgärderna är 66 mkr lägre än budget). Kapitalkostnaderna understiger budget med 110 mkr. För vidare information kring resultatavvikelser se avsnitt 4.1.

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



Investeringsutfallet prognostiseras till 6 753 mkr eller 90 procent av budgeterat 7 472 mkr. Prognosen är förknippad med en viss osäkerhet på grund av den rådande pandemin.

Resandet har minskat drastiskt som en effekt av covid-19. Resandet har minskat med 50-60 procent under pandemin. Antalet genomsnittligt påstigande för perioden januari till juli har minskat med 31,7 procentenheter jämfört med samma period föregående år. För kollektivtrafiken på vatten har resandet från januari till och med juli minskat med 48,3 procent jämfört med samma period 2019.

Antal anställda var per sista augusti 908 varav 850 tillsvidareanställda och 58 visstidsanställda. Antalet vakanser uppgick till 86. Kompetensförsörjning är fortsatt ett viktigt fokusområde för förvaltningen.

1.1 Väsentliga händelser per augusti 2020

Inledningsvis beskrivs viktiga händelser och åtgärder som covid-19 inneburit för verksamheten under våren och sommaren utifrån trafik och resande, investeringsverksamhetenen samt covid-19 påverkan på arbetssätt och möten. Situationen kommer fortsatt att påverka verksamheten under lång tid framöver. Därefter beskrivs andra väsentliga händelser under årets första åtta månader.

Trafik och resande
Resandet har kraftigt minskat, i mitten av april reste cirka 35 procent jämfört med motsvarande period föregående år och denna siffra har nu gått upp till cirka 55-60 procent i augusti. Nya interimistiska tilläggsavtal har tecknats med trafikutövare för buss och lokalbanor för perioden 1 april-30 september för att hantera ersättning och trafikbeställningsförfarande. Detta gäller avtal som har VBP2 som ersättningsmodell och som nu tillfälligt har ersatts av en produktionsbaserad ersättningsmodell. Beslut fattades av trafiknämnden i april.

Stort fokus har lagts på att minska samt att följa upp trängseln i trafiken. Trafikförvaltningen har haft omfattande kommunikationskampanjer och information i många olika kanaler där resenärerna uppmanas att inte resa, om man inte måste, samt att hålla avstånd då man reser. Specifika förstärkningsinsatser har vidtagits i trafiken där trängseln varit som störst, exempelvis resande till och från större sjukhus samt vissa avgångar i skärgårdstrafiken. Sjötrafiken har reducerat antal tillåtna platser ombord med cirka 50 procent för att förhindra smittspridning.

Under våren har trafikförvaltningens möjlighet att genomföra resenärsmätningar, exempelvis Upplevd kvalitet, på grund av covid-19 försvårats och temporärt stoppats. Nya lösningar är under utredning.

Beslut togs i april om att tillfälligt stoppa biljettkontrollerna. Kontrollanterna informerade istället om förhållningsregler i kollektivtrafiken samt utförde trängselobservationer i trafiken.

Att förhindra fuskåkning är ett prioriterat område liksom att ge resenärerna möjlighet att aktivera sina biljetter i främst buss och spårvagnstrafik. Biljettkontroller har sedan augusti återupptagits för att förhindra fuskåkande och bidra till minskad trängsel. Runt midsommar startades påstigandekontroller främst för buss och olika spårvagnsbanor. Med trafikutövarnas hjälp har även nio mobila team, så kallade hubbar, satts upp där resenärerna har möjlighet att aktivera sina biljetter innan de går på bussen.

Det lägre resandet påverkar även försäljningsunderlaget för våra hyresgäster. För att underlätta har de fått möjlighet att framvalidera sina hyror samt förhandla om eventuella hyresrabatter. Ansökan om stöd för hyresrabatter för kvartal 2 har lämnats in till Länsstyrelsen.

Investeringsverksamhet
Covid-19 påverkar investeringsverksamheten inom många områden, bland annat materialleveranser från leverantörer eller underleverantörer, bortfall av resurser, resmöjligheter internationellt, besiktningsorganisationer som inte tillåter sin personal att arbeta på fält och möjlighet att stänga av trafik för att utföra planerade åtgärder. Detta kan innebära både försening och utgiftsökning på totalen och omfördelning per år. Trafikförvaltningen gör allt för att minimera effekterna på investeringsverksamheten.

[2] Förkortning för Verifierad Betalande Påstigande

Arbetssätt och möten
För möten och behov av distansarbete har förvaltningen vidtagit åtgärder för att minimera pandemins effekter. Distansarbete har tillämpats i stor utsträckning. Arbetssätt och mötesstrukturer har ändrats, möten är digitala, samt att mötesfrekvenser och deltagare har justerats. Digitala verktyg används även för att möjliggöra asynkrona möten[3].

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

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

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

- Under augusti sattes C30 i ordinarie trafikdrift,
- Kista- och Solnagreen har kopplats ihop under sommaren
- Vallentunadepån på Roslagsbanan är under slutbesiktning.
- AGA-depån är överlämnad till förvaltning efter slutfört arbete.
- Dubbelspår och tredjespår är ibruktaget i Åkersberga.
- I augusti startade den nya Vaxholmspendeln. som ska gå tur och retur mellan Vaxholm och Strömkajen. Pendelbåtslinjen 83, som blir mer tidseffektiv, körs av Blidösundsbolaget och avser ett försök på 2+1 år.
- I slutet av mars lanserades 72-timmars biljetter i SL-appen.
- Ny version av SL-appen lanserade i maj. En avskalad design och ny karta gör det lättare att orientera sig, både i appen och i SL-trafiken. Resor med kommersiella aktörer visas sen tidigare i appen.
- Biljettläsare för optiska biljetter är utrullade i hela trafiksystemet, vilket möjliggör kontaktlös betalning. Tester pågår.
- En stor del av IT-nätverk med centrala brandväggar har flyttats till den nya IT-leverantören, CGI, och transitionen bedöms var helt klar under första kvartalet 2021.

[3] Asynkront möte är ett möte utsträckt över tid

2. Styrning och ledning

2.1 Mål

Pandemin påverkar resultatet kraftigt negativt genom intäktsbortfallet från minskat resande. Den upplevda nöjdheten med kollektivtrafiken är fortsatt god, även om den har sjunkit kontinuerligt sedan den särskilt höga noteringen i februari. Oro för smitta påverkar attityden. Målet för trygghet 2020 var utmanande redan före pandemin, men kommer vara än mer utmanande framöver då resenärerna nu upplever en ny typ av otrygghet. Kundundersökningen upplevd kvalitet genomförs inte sedan april månad med anledning av covid-19 och indikatorerna nöjda och trygga resenärer saknar därmed utfall. Övriga indikatorer, som saknar utfall, mäts per år.

2.1.1 Uppfyllelse av mål och indikatorer

Nämndspecifikt mål/Rubrik	Indikator	Utfall	Mål-värde nämnd/ bolag	Mål-värde full-mäktige	Prognos-upp-fyllelse indikator*
Attraktiva resor	Nöjda resenärer - allmän kollektivtrafik		>=78%	>=78%	◆
	Nöjda resenärer - allmän skärgårdstrafik		>=96%	>=96%	▬
Trygga resor	Andel resenärer som känner sig trygga i allmän kollektivtrafik på land och med pendelbåtar		>=79%	>=79%	■
Effektiva resor	Kostnad per personkilometer, SL-trafiken		<=3,35kr	<=3,35kr	■
	Tusental påstigande en vanlig vardag (kollektivtrafik på land)	1 910	>=3 037	>=3 037	■
	Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna (RUFS)		>=51,5%	>=51,5%	◆
Hållbara resor	Uppfyllnad av miljömål i miljöprogram		>=80%	>=80%	●
	Uppfyllnad av miljömål i trafikförsörjningsprogrammet		>=58%	>=58%	●
	Andel förnybar energi i kollektivtrafiken		>=93%	>=93%	●
Tillgänglig och sammanhållen region	Fullt tillgänglig linje eller bytespunkt (exkl. båttrafik)		>=80%	>=80%	●
	Kollektivtrafikens restid mellan regionala stadskärnor och Arlanda flygplats ska vara konkurrenskraftig med bilens restid (RUFS), andel av de regionala stadskärnorna som har en restidskvot under 1,5		>=50%	>=50%	●

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

2.1.2 Inriktningsmål, verksamhetsspecifika mål och indikatorer

Långsiktig ekonomisk uthållighet

Ett resultat i balans
Pandemin påverkar resultatet kraftigt negativt genom intäktsbortfallet från minskat resande. Ackumulerat resultat om -935 för årets första åtta månader understiger budget med 1305 mkr. Årsprognos per augusti uppgår till -2430 mkr och understiger budget med 2834 mkr. I prognosen ingår inte det utlovade statliga stödet för intäktsbortfall.

Exklusive intäktsbortfallet[1] uppgår prognosen till 1201 mkr vilket överstiger budget med 797 mkr. Målet bedöms därmed vara uppnått.

Självfinansiering av drift och ersättningsinvesteringar
Minskad biljettförsäljning har påverkat rörelseresultatet kraftigt negativt. Årets rörelseresultat prognostiseras täcka verksamhetskostnaderna men statliga bidrag krävs för att dessutom ersättningsinvesteringar ska täckas.

Hållbar investeringsutveckling
Implementering av åtgärdsvals- och investeringsprocessen pågår.

Arbetet med att öka medfinansieringen pågår och är ett pågående fokusområden för att säkerställa hållbar investeringsutveckling.

[1] I enlighet med fullmäktiges tertialrapport räknas intäktsbortfallet av i bedömningen om huruvida trafikförvaltningens verksamheter når resultatkravet.

En hållbar regional utveckling

Social hållbarhet
Trafikförvaltningen arbetar mot målen i den regionala utvecklingsplanen (RUFS) och det regionala trafikförsörjningsprogrammet (TFP), samt kraven i Region Stockholms uppförandekod för leverantörer. . Praktiskt innebär det aktivt och systematiskt arbete för att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig, säker och trygg – oavsett kön, ålder, funktionsnedsättning eller etnisk bakgrund. Målet för 2020 bedöms uppnås.

Genom AB SL medlemskap i Förenta Nationernas hållbarhetsinitiativ Global Compact ska verksamheten efterleva tio principer inom mänskliga rättigheter, arbetsrätt, miljö och antikorruption. En del av detta arbete är att tillämpa Sveriges regioner och landstings uppförandekod för leverantörer för att främja hållbara leverantörskedjor. Systematiskt arbete för att beakta sociala hållbarhetsaspekter, som demokrati, antidiskriminering, folkhälsa, jämlikhet, jämställdhet, barnperspektivet, mångfald, tillgänglighet och trygghet är alltjämt pågående. Vid upphandlingar kompletteras uppförandekoden med krav avseende social hållbarhet för aktuell typ av upphandling.

För att uppnå en enhetlig tillämpning av leverantörer använder trafikförvaltningen sedan 2019 ett nytt formulär för egenrapportering för hållbara leverantörskedjor framtaget av upphandlingsmyndigheten.

Region Stockholms klimatpåverkan ska minska
Trafikförvaltningen strävar för att invånarna i regionen får tillgång till en väl fungerande och hållbar kollektivtrafik, enligt miljömålen i Miljöprogram 2017-2021 samt Trafikförsörjningsprogrammet (TFP) avseende klimatpåverkan. Målet bedöms uppnås 2020 mot bakgrund av att:

- Användningen av förnybar energi är fortsatt hög. De nyaste trafikavtalen kräver 100 procent förnybar el, värme och kyla och sedan flera år krävs 100 procent förnybar el.
- Senaste bussavtalen innehåller högre krav om energieffektivisering, såsom sparsam körning, ruttoptimering (ex. körning till och från depå), innovativ teknik som elektrifiering och högre beläggningsgrad (antal passagerare i bussarna). 100 procent av bussflottan drivs sedan 2017 på förnybara drivmedel vilket uppmärksammades i juni då förvaltningen tilldelades regionens miljöpris.
- Miljömålen om minskade utsläpp av partiklar och kväveoxider på väg och vatten har en god trend om en 50 procentig reduktion vid utgång av år 2020 jämfört med basår 2011.

Region Stockholms miljöpåverkan ska minska
Trafikförvaltningen arbetar med hållbarhet med fokus på att invånarna i regionen får tillgång till en väl fungerande och hållbar kollektivtrafik, enligt miljömålen i Miljöprogram 2017-2021 samt Trafikförsörjningsprogrammet (TFP) avseende miljöpåverkan. Målet bedöms uppnås 2020.

Fortsatt positiv utveckling avseende arbete med hållbar miljöpåverkan, exempelvis:

- Sedan början av 2017 drivs 100 procent av bussflottan på förnybara drivmedel och energianvändningen har minskat. Se även mål Hållbara resor.

Samhällsviktiga funktioner upprätthålls vid extraordinära händelser och klimatförändringar
Systematiskt trafiksäkerhetsarbete är implementerat i verksamheten och följs upp tertialvis av trafikförvaltningens ledningsgrupp. Allvarligare säkerhetshändelser, i trafiken och pågående projekt, följs upp månadsvis vid behov. Under våren gick förvaltningen upp i förstärkt stabsläge för att hantera effekterna av pandemin. Erfarenheter och lärdomar från covid-19 krisen tas med i det fortsatta arbetet med att systematiskt utveckla krishantering.

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

Inom brandskyddsområdet har ett omfattande arbete genomförs med att kartlägga brandskyddsnivån inom tunnelbanan. Resultatet av detta arbete implementeras löpande och har fortsatt under 2020.

Kärnverksamheten ska prioriteras
En genomgripande omprioritering av trafikförvaltningens verksamhet har gjort under pandemin för att säkra för att trafiken ska rulla och trängsel minimeras. Utöver det måste basverksamheten fungera såsom exempelvis löner, fakturor, rapportering, registratur, nämndmöten. Situationen har föranlett intensifiering av arbetet med effektiviseringsplanen med en första delleverans i delårsrapporteringen med inriktning för 2021.

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Prognos-upp-fyllelse indikator	Mål-värde nämnd/ bolag	Mål-värde full-mäktige
Administrationens andel av kostnaderna *(Regionfullmäktige)*	2,1%				Minska från år2019

Kommentar

De administrativa kostnadernas andel av totala kostnader uppgår till 2,1 % i delårsbokslutet per augusti 2020. Även helårsprognos per augusti indikerar en andel på samma nivå (2,2 %).

De administrativa kostnaderna utgörs av utfall på kostnadsställen som bedömts som administrativa enligt regionledningskontorets definition på administration. Dessa divideras med totala kostnader. Indikatorn omfattar trafikförvaltningen inklusive den operativa SL-koncernen.

Hög innovations- och digitaliseringsgrad
Arbetet med att införa systematiska metoder och verktyg för innovationer har inarbetats i förslag till forsknings- och innovationsplan för trafikförvaltningen.

Under 2019 togs trafikförvaltningens ”Digitala målbild” för 2029 fram. Framgångsrik digital transformation handlar om förändrade arbetssätt, snarare än om teknik. Flertal stora digitala förflyttningar inom tjänsteområden som tex nästa biljettsystem, förbättrad trafik- och störningsinformation pågår parallellt med arbetet med en digital treårsplan.

Bidra till ett transporteffektivt samhälle i Stockholmsregionen
Kollektivtrafikplanen beskriver hur kollektivtrafikens på lång sikt ska utvecklas och hur det bör ske för att uppnå de regionala målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet och RUFS 2050. Nybyggaröverenskommelser och deltagande i regionens arbete med den regionala cykelplanen[1] är andra exempel på pågående utvecklingsarbetet.

Framkomlighetsåtgärderna bedrivs bland annat genom en åtgärdsvalsstudie för stomlinjenätet, tillsammans med trafikverket och berörda kommuner. Större, sammanhängande stombusslinjenät med attraktiv standard för turtäthet, restider och framkomlighet är målet med studien. Inom ramen för studien ska även förslag till åtgärder som ökar framkomligheten och kortar restiderna samt kostnader förknippade med dessa levereras. Handlingsplanen med Stockholms stad avseende, för förbättrad framkomlighet och ökad pålitlighet, innebär trimningsåtgärder längs befintliga stombusslinjer, helt/ delvis genom Stockholms kommun. Åtgärderna har korta körtiderna men påverkan på biltrafikens framkomlighet har varit begränsad. Åtgärdspaket för flertalet linjer och fortsatt arbete med innerstadens stombusslinjer sker under återstoden av 2020.

[1] Syftar till att ta fram ett sammanhängande cykelnät i regionen och gemensam studie med Stockholms stad för snabbare restid på stomlinje *4*.

Region Stockholm ska bli en hållbar arbetsgivare

Region Stockholm - attraktiv arbetsgivare
Majoriteten av indikationerna kommer inte kunna följas upp som konsekvens av att årliga medarbetaruppföljningen inte genomförs 2020 inom Region Stockholm.

För andra året i rad har trafikförvaltningen blivit utsedda till Sveriges mest attraktiva arbetsgivare i regionbranschen av nyckeltalsinstitutet. Utnämningen grundar sig på flera faktorer som dessutom förbättrats sen förra året, bland annat

jämställdhet, arbetsmiljö och sjukfrånvaro. Som pricken över i blev trafikförvaltningen i år också certifierade som Excellent arbetsgivare, vilket betyder att vi tillhör de tio procent bästa i Nyckeltalsinstitutets kvantitativa kartläggning av faktiska arbetsvillkor.

Utifrån ovanstående och de indikatorer som mäts kontinuerligt (sjukfrånvaro och personalomsättning) bedömer vi att målen för 2020 kommer att uppnås. Personalomsättningen behöver fortsatt bevakas eftersom trenden varit ökande de senaste tre månaderna.

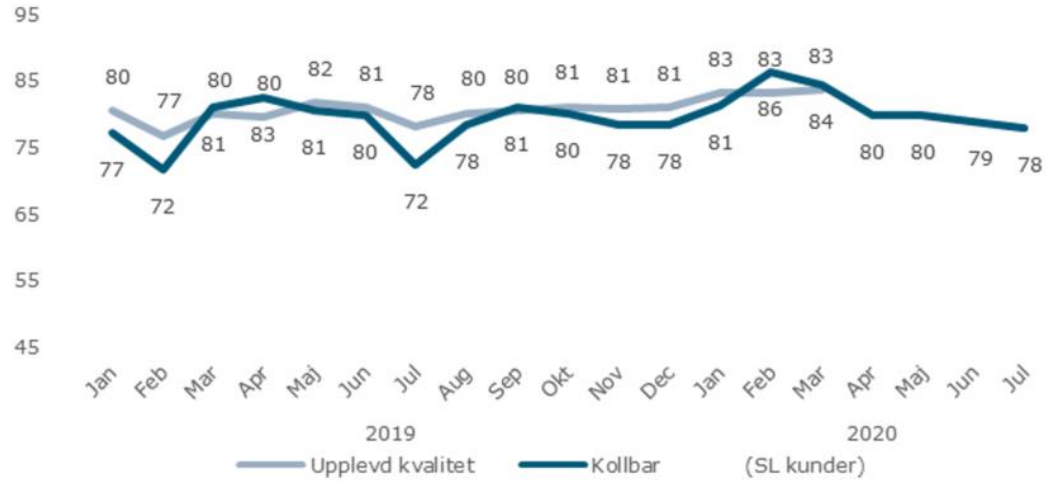
Systematisk kompetensförsörjning
Kompetensplanering/-kartläggning pågår och är grunden för planering av fortsatta kompetensutvecklingsinsatser. Arbetet är långsiktigt, kommer att ta tid att gå i mål men löper dock på enligt plan på alla nivåer i verksamheten.

För att kortsiktigt säkerställa resurser och kompetens under rådande pandemi enligt det förändrade uppdraget har en bemanningsgrupp under ledningen tillsats. (för intern omplacering, och utlåning). Bemanning av prioriterade uppdrag i första hand och plan/arbetssätt resurssättningen under hösten i andra hand är grupperingens ansvar.

2.1.3 Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem

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

Andelen nöjda resenärer i allmän kollektivtrafik och i allmän skärgårdstrafik har över tid haft en stabil trend över målvärden. Kundundersökningen upplevd kvalitet genomförs inte sedan april månad och med anledning av covid-19 och indikatorerna saknar därmed utfall. Trenden avseende nöjdhet hos resenärerna kommer TF att följa via Svensk kollektivtrafiks mätning, Kollbar. Mätningarna skiljer sig åt och urvalet i Kollbar är betydligt lägre, men över tid visar båda undersökningarna på samma
trend.



Fråga: Vilket sammanfattande betyg vill du ge trafiken på den här linjen? Svarskalan 1-7, nöjda 5-7 (Källa: Upplevd kvalitet)
Fråga: Om du tänker på din senaste resa med bolaget, hur nöjd var du med den? Svarskalan 1-5, nöjda 4-5 (Källa: Kollbar)

Den upplevda nöjdheten med kollektivtrafiken är fortsatt god, även om den har sjunkit kontinuerligt sedan februaris särskilt höga notering. (78 procent av kunderna och 77 procent av allmänheten är nöjda med sin senaste resa.) Oro för smitta påverkar attityden. Det finns ett tydligt samband mellan oro för smitta i kollektivtrafiken och utvärdering av SL. De som är mycket oroliga är de som är mest negativa till både senaste resan och till SL som helhet. Bland de som inte är särskild oroliga är 92 procent nöjda (källa Kollbar).

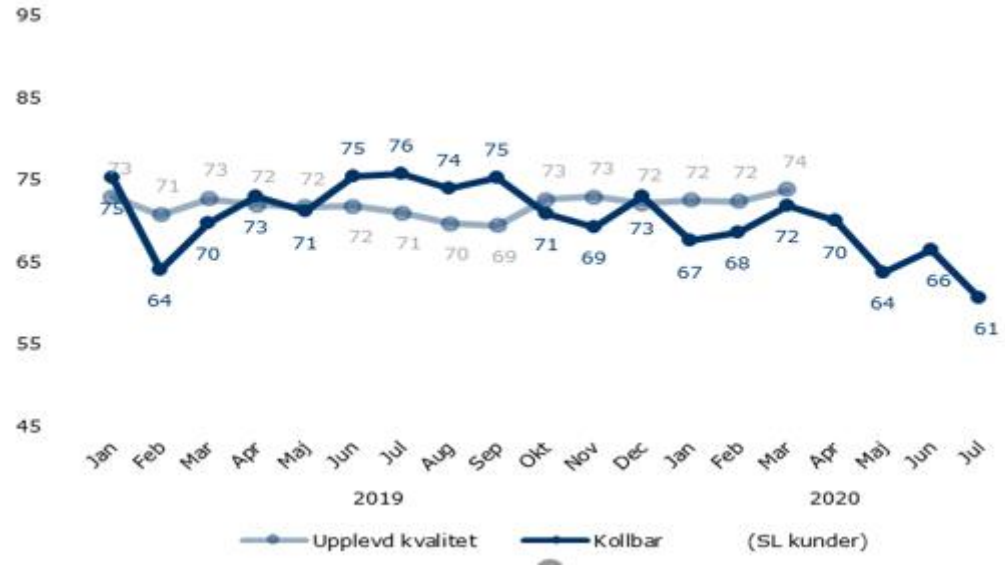
Indikator (rapporteras per månad)	Utfall	Utfall fg år	Prognos-upp-fyllelse indikator	Mål-värde nämnd/ bolag	Mål-värde full-mäktige
Nöjda resenärer - allmän kollektivtrafik *(Regionfullmäktige)*		80%	◆	>=78%	>=78%
Kommentar Med anledning av covid-19 har trafikförvaltningen beslutat att att avbryta datainsamling för ombordundersökning Upplevd kvalitet från och med april månad tills nytt beslut fattas.					
Nöjda resenärer - tunnelbana *(Nämnd)*		82%	–	>=79%	
Kommentar Med anledning av covid-19 har trafikförvaltningen beslutat att att avbryta datainsamling för ombordundersökning Upplevd kvalitet från och med april månad tills nytt beslut fattas.					
Nöjda resenärer - pendeltåg *(Nämnd)*		71%	–	>=70%	
Kommentar Med anledning av covid-19 har trafikförvaltningen beslutat att att avbryta datainsamling för ombordundersökning Upplevd kvalitet från och med april månad tills nytt beslut fattas.					
Nöjda resenärer - lokalbanor *(Nämnd)*		88%	–	>=85%	
Kommentar Med anledning av covid-19 har trafikförvaltningen beslutat att att avbryta datainsamling för ombordundersökning Upplevd kvalitet från och med april månad tills nytt beslut fattas.					
Nöjda resenärer - busstrafik *(Nämnd)*		79%	–	>=77%	
Kommentar Med anledning av covid-19 har trafikförvaltningen beslutat att avbryta datainsamling för ombordundersökning Upplevd kvalitet från och med april månad tills nytt beslut fattas.					
Nöjda resenärer - båtpendel *(Nämnd)*		98%	–	>=91%	
Kommentar Med anledning av covid-19 har trafikförvaltningen beslutat att avbryta datainsamling för ombordundersökning Upplevd kvalitet från och med april månad tills nytt beslut fattas.					
Nöjda resenärer - allmän skärgårdstrafik *(Regionfullmäktige)*		95%	–	>=96%	>=96%
Kommentar Med anledning av covid-19 har trafikförvaltningen beslutat att avbryta datainsamling för ombordundersökning Upplevd kvalitet från och med april månad tills nytt beslut fattas.					
Punktlighet - lokalbanor *(Nämnd)*	97,5%	96,5%	●	>=96,4%	
Kommentar Ackumulerad punktlighet t.o.m juli är 97,5 procent vilket är 1 procentenhet högre än för motsvarande period 2019. Utöver det kontinuerliga arbetet i samverkan med trafikutövarna i syfte att förbättra punktligheten, har det lägre resande med anledning av covid-19 bidragit till en högre punktlighet. Punktligheten är i vanliga fall påverkad av de förseningar som uppstår vid på och avstigning och mindre antal resenärer innebär smidigare på och avstigningar och därmed mindre förseningar.					
Punktlighet - busstrafik *(Nämnd)*	92,5%	88%	●	>=90%	
Kommentar Utfallet ligger stabilt över målnivån. Den ackumulerade punktligheten för busstrafiken uppgår till 92,5 procent vilket är en					

Indikator (rapporteras per månad)	Utfall	Utfall fg år	Prognos-upp-fyllelse indikator	Mål-värde nämnd/ bolag	Mål-värde full-mäktige
ökning med 4,5 procentenheter jämfört med samma period 2019. Den förbättrade punktligheten är en effekt av generellt minskad trafik med anledning av covid-19 vilket innebär bättre framkomlighet för busstrafiken.					
Punktlighet - tunnelbana *(Nämnd)*	98,9%	97,7%		>=96,6%	
Kommentar Den ackumulerade punktligheten för tunnelbana tom juli uppgår till 98,9 procent vilket är en ökning med 1,2 procentenheter jämfört med samma period föregående år. Punktligheten har varit väldigt god hittills under året. Läget i samhället och det minskade antalet resenärer har även en stor påverkan punktligheten. Punktligheten är i vanliga fall väldigt påverkad av de förseningar som uppstår vid på och avstigning och mindre antal resenärer innebär smidigare på och avstigningar och därmed mindre förseningar.					
Punktlighet - pendeltåg *(Nämnd)*	95,7%	93,1%		>=93%	
Kommentar Ackumulerad punktlighet t.o.m juli är 95,7 procent vilket är en ökning med 2,6 procentenheter jämfört med samma period 2019. Den förbättrade punktligheten för pendeltåg är dels ett resultat av den pågående TF-MTR-Trafikverket-samverkan för en förbättrad infrastrukturtillförlitlighet och störningshantering som startades upp under 2018 och fortgått med gott resultat och dels beror den på att antalet resenärer har minskat till följd av covid-19.					
Punktlighet - båtpendel *(Nämnd)*	0%	0%		>=90%	
Kommentar Arbetet med att ta fram ett nytt analysverktyg för mätning av punktlighet i både *pendelbåtstrafiken* och *skärgårdstrafiken* pågår enligt plan. Under första tertialet 2020 har testmätningar utförts.					
Punktlighet - skärgårdstrafik *(Nämnd)*	0%	0%		>=90%	
Kommentar Arbetet med att ta fram ett nytt analysverktyg för mätning av punktlighet i både *pendelbåtstrafiken* och *skärgårdstrafiken* pågår enligt plan. Under första tertialet 2020 har testmätningar utförts och testerna har gått bra					

Trygga resor

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

Att känna sig trygg i och på väg till och från kollektivtrafiken är avgörande för att invånare i länet ska välja kollektivtrafiken framför bilen och det kollektiva resandet kunna öka. Målet för 2020 var utmanande redan innan pandemin, och kommer vara än mer utmanande framöver då resenärerna nu upplever en ny typ av otrygghet. Kundundersökningen upplevd kvalitet genomförs inte sedan april månad med anledning av covid-19 och indikatorerna saknar därmed utfall. Trenden avseende trygga resenärerna kommer TF att följa via Svensk kollektivtrafiks mätning, Kollbar. Mätningarna skiljer sig åt och urvalet i Kollbar är betydligt lägre, men över tid visar båda undersökningarna på samma trend.



Resenärerna upplever sig markant mer otrygga sedan februari. 58 procent av befolkningen och 61 procent av kunderna upplever att det är tryggt att resa med SL. Det är den lägsta nivån sedan mätningen återtogs 2017. Mest troligt hänför sig oron till trängsel och smitta. Det finns en tydlig koppling mellan de som känner sig otrygga och de som är oroliga för smittan i kollektivtrafik (Källa Kollbar).

Uppdraget att i samverkan med fastighetsägare och kommuner med målet att öka tryggheten i och i anslutning till kollektivtrafiken pågår. Internt pågår ett arbete med att fördela trygghetsaktiviteter, som påverkar tryggheten i och i anslutning till kollektivtrafiken för enklare kontaktvägar in från externa samverkans aktörer samt att uppföljning av aktiviteter genomförs enligt överenskommelser.

För att öka tryggheten under kvällar och nätter för särskilt utsatta individer/grupper utökas trygghetsresurser i särskilt utsatta områden, i samarbete med kommuner och polis.

En trygghetschatt lanseras under september och förväntas bidra till ökad trygghet för resenärer oavsett trafikslag och tid på dygnet. Samverkansavtal med civila organisationer är under utformning och därutöver planeras särskilda trygghetsinsatser kvinnor samt trygghetsundersökningar för att identifiera faktorer som grund för otrygghet.

Indikator (rapporteras per månad)	Utfall	Utfall fg år	Prognos-upp-fyllelse indikator	Mål-värde nämnd/ bolag	Mål-värde full-mäktige
Andel resenärer som känner sig trygga i allmän kollektivtrafik på land och med pendelbåtar *(Regionfullmäktige)*		72%		>=79%	>=79%
Kommentar					
Med anledning av covid-19 har trafikförvaltningen beslutat att avbryta datainsamling för ombordundersökning Upplevd kvalitet, där upplevd trygghet ingår, från och med april månad tills nytt beslut fattas.					
Andel trygga resenärer i allmän kollektivtrafik i skärgårdstrafiken *(Nämnd)*		98%		>=96%	
Kommentar					
Med anledning av covid-19 har trafikförvaltningen beslutat att avbryta datainsamling för ombordundersökning Upplevd kvalitet, där upplevd trygghet ingår, från och med april månad tills nytt beslut fattas.					

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.”

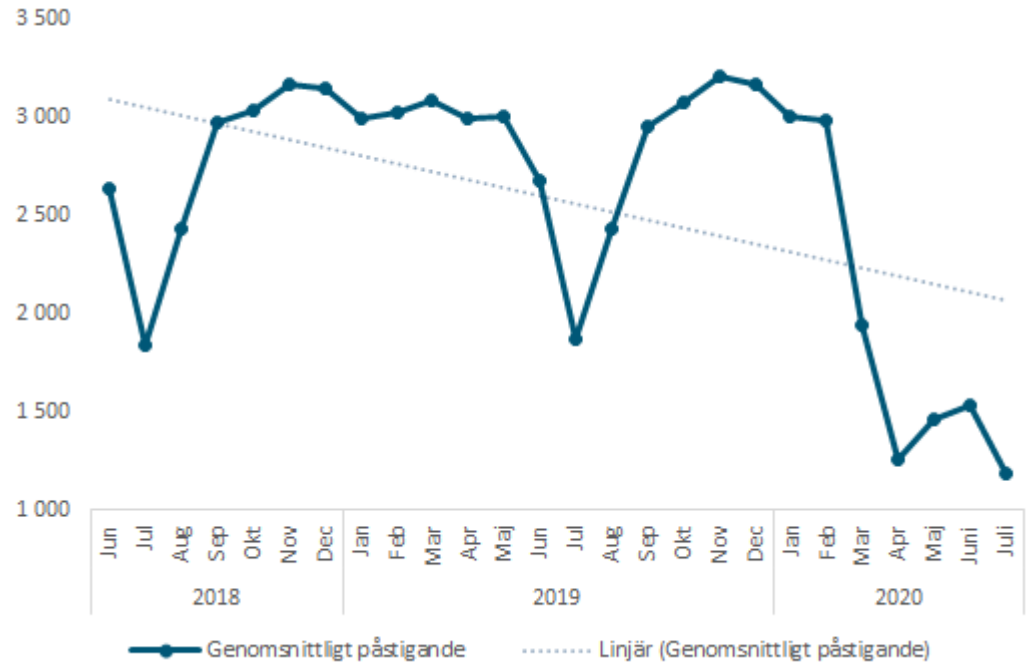
Resandet har minskat drastiskt när då de som inte behöver åka kollektiv uppmanas att inte resa samt och att många arbetar hemifrån. Det minskade resandet innebär att målen för påstigande och kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna inte kommer nås 2020 och det råder stor osäkerhet kring hur lång tid det kommer att ta för resenärerna att hitta tillbaka till kollektivtrafiken vilket även påverkar möjligheten att nå målen under planperioden. Målet för kostnad per personkilometer kommer inte att uppnås under 2020 då kollektivtrafiken körs enligt ordinarie tidtabeller och en oförändrad kostnadsmassa ska fördelas på en många resenärer som minskat med i drygt 30 procent till och med juli.

Indikator (rapporteras per månad)	Utfall	Utfall fg år	Prognos-upp-fyllelse indikator	Mål-värde nämnd/ bolag	Mål-värde full-mäktige
Tusental påstigande en vanlig vardag (kollektivtrafik på land) *(Regionfullmäktige)*	1 910	2 797		>=3 037	>=3 037

Kommentar

Antalet genomsnittligt påstigande en vanlig vardag tom juli har minskat med 31,7 procentenheter jämfört med samma period föregående år. För kollektivtrafiken på land kan vi se att resandet började minska i slutet av februari för att därefter drastiskt minska i mars till följd av covid-19. Resandet minskade ytterligare under april, men under maj och juni ökade det något för att därefter minska igen i juli.

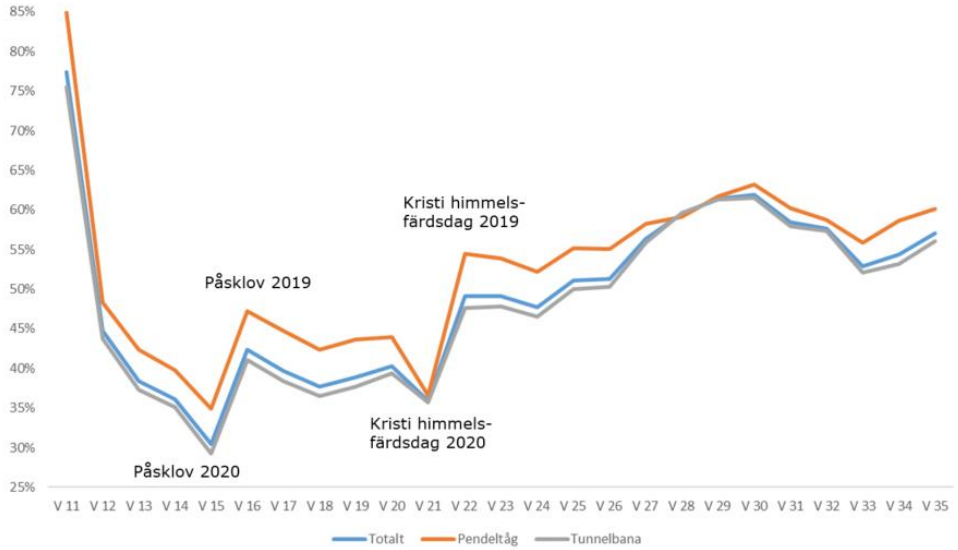
Diagram: Resande per månad i kollektivtrafiken på land



Resandeutvecklingen på pendeltåg och tunnelbana mätt som antal spärrpassager minskade drastiskt under mars. I maj återhämtade sig resandet något för att sedan minska igen i slutet av juli och början augusti. I samband med skolstart och att många har börjat arbeta igen efter semestern (vecka 34) har resandet börjat öka.

Diagram: Resande mätt som antal spärrpassager per vecka

Indikator (rapporteras per månad)	Utfall	Utfall fg år	Prognos-upp-fyllelse indikator	Mål-värde nämnd/ bolag	Mål-värde full-mäktige



Resandeprognosen bygger på riktlinjerna från Regionen avseende hur covid-19 kommer att påverka samhället. Prognosen har reviderats i delårsrapporteringen och är nu något högre än tidigare prognos men betydligt lägre än budget. Framtagen resande prognos har använts för samtliga trafikslag.

Antal genomsnittligt påstigande en vanlig vardag (tusental) - Tunnelbana *(Nämnd)*	735	1 151		>=1 300

Kommentar

Resandet har minskat markant till följd av covid-19 och antal genomsnittligt påstigande en vanlig vardag. Genomsnittligt påstigande tom juli uppgår till 735 tusen, en minskning med 36,1 procentenheter jämfört samma period föregående år. Minskningen av antal påstigande är helt hänfört till till läget i samhället i stort och de rekommendationer som har getts av FHM under pandemin.

Antal genomsnittligt påstigande en vanlig vardag (tusental) - Pendeltåg *(Nämnd)*	268	377		>=377

Kommentar

Resandet har minskat markant till följd av covid-19. Genomsnittligt påstigande tom juli uppgår 268 tusen vilket är en minskning med 28,9 procentenheter jämfört med samma period föregående år. Minskningen av antal påstigande är helt hänfört till läget i samhället i stort och de rekommendationer som har getts av FHM under pandemin.

Antal genomsnittligt påstigande en vanlig vardag (tusental) - Lokalbanor *(Nämnd)*	134	200		>=190

Kommentar

Resandet har minskat markant till följd av covid-19. Genomsnittligt påstigande tom april uppgår 134 tusen vilket är en minskning med 33,0 procentenheter jämfört med samma period föregående år. Minskningen av antal påstigande är helt hänfört till läget i samhället i stort och de rekommendationer som har getts av FHM under pandemin.

Indikator (rapporteras per månad)	Utfall	Utfall fg år	Prognos-upp-fyllelse indikator	Mål-värde nämnd/ bolag	Mål-värde full-mäktige
Antal genomsnittligt påstigande en vanlig vardag (tusental) - Busstrafik *(Nämnd)*	773	1 069		>=1 170	

Kommentar

Resandet har minskat markant till följd av covid-19. Genomsnittligt påstigande tom juli uppgår 773 tusen vilket är en minskning med 27,7 procentenheter jämfört med samma period föregående år. Minskningen av antal påstigande är helt hänfört till läget i samhället i stort och de rekommendationer som har getts av FHM under pandemin.

Antal påstigande - allmän kollektivtrafik på vatten - total *(Nämnd)*	1 831	3 545		>=6 463	

Kommentar

Antalet påstigande i kollektivtrafiken på vatten har minskat drastiskt under perioden mars till och med juli som en konsekvens av covid-19 och uppgår totalt till 1831 påstigande, vilket är en minskning med 48,3 procent jämfört med samma period 2019. För att förhindra smittspridning har kapacitet för påstigande minskat med ca 50 procent och kampanjer har genomförts i syfte att undvika resor. Störst är påverkan för linje 82 Djurgårdslinjen samt Skärgårdstrafiken, se kommenterar under respektive indikator.

Tabell: Resande i kollektivtrafiken på vatten

Resande kollektivtrafik (totalt tusental)	Utfall 2007	Utfall 1907	Förändr. 2007-1907	Prognos 2020	Budget 2020	Avvik PR-BU	Bokslut 2019 [1]
Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt	1 831	3 545	-48,3%	3 319	6 463	-3 144	5 85
- varav skärgårdstrafik	707	1 129	-37,4%	1 137	1 843	-706	1 79
- varav pendelbåtstrafik	1 124	2 416	-53,5%	2 182	4 620	-2 438	4 06

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

Resandeprognosen bygger på riktlinjerna från Regionen avseende hur covid-19 kommer att påverka samhället. Prognosen har reviderats i delårsrapporteringen och är nu något högre än tidigare prognos men betydligt lägre än budget. Framtagen resande prognos har använts för samtliga trafikslag.

Antal påstigande - allmän kollektivtrafik på vatten - Skärgårdstrafik (tusental) *(Nämnd)*	707	1 129		>=1 843	

Kommentar

Totalt 422 tusen färre påstigande för perioden i juli jämfört med motsvarande period föregående år.

Trafikplanering har anpassats efter rådande behov och förstärkningstrafik tillsattes under Midsommarhelgen och under sommarmånaden juli på grund av stort resandetryck. Men rådande restriktioner ger begränsade antal platser tillgängliga för att minska trängsel och ökad smittspridning. Kampanjer som genomförts i syfte att undvika resor har fått genomslag.

Antalet påstigande i skärgårdstrafiken uppgår till 707 tusen påstigande, en minskning med 37,4 procentenheter jämfört med samma period 2019.

Antal påstigande - allmän kollektivtrafik på vatten - Båtpendel (tusental) *(Nämnd)*	1 124	2 415		>=4 620	

Kommentar

Antalet påstigande i pendelbåtstrafiken uppgår till 1124 tusen påstigande, vilket är en minskning med 53,6 procentenheter jämfört med samma period 2019. Utfallet för årets två första månader visade på en kraftig ökning med 41,4 procentenheter jämfört med 2019 tack vare det nya avtalet för Linje 80 med större passagerarkapacitet på samtliga fartyg genom utökad linjesträckning och tätare trafik. Därefter har resandet minskat kraftigt till FHMs rekommendationer och riktlinjer. Störst är minskningen på Djurgårdslinjen L82 till följd av stängda aktiviteter på Djurgården. Under juli hade pendelbåtstrafiken 418 tusen färre påstigande jämfört med juli 2019, en minskning med 66 procent.

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

Användningen av förnybar energi är fortsatt hög och uppsatta mål för 2020-2030 bedöms kunna uppnås.

- Användningen av förnybar energi är fortsatt hög. De nyaste trafikavtalen kräver 100 procent förnybar el, värme och kyla och sedan flera år krävs 100 procent förnybar el.
- Senaste bussavtalen innehåller högre krav om energieffektivisering, såsom sparsam körning, ruttoptimering (ex. körning till och från depå), innovativ teknik som elektrifiering och högre beläggningsgrad (antal passagerare i bussarna). 100 procent av bussflottan drivs sedan 2017 på förnybara drivmedel vilket uppmärksammades i juni då förvaltningen tilldelades regionens miljöpris.

Även för miljömålen om minskade utsläpp av partiklar och kväveoxider från kollektivtrafiken på väg och vatten ser trenden bra ut för måluppfyllelse om en 50 procentig reduktion vid utgång av år 2020 jämfört med basår 2011.

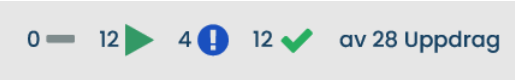
Även målet hållbara resor påverkas till viss del negativt av det minskade resandet. Indikatorn energianvändning per personkilometer som ingår i miljöprogrammet och trafikförsörjningsprogrammet bedöms inte att uppnås 2020 när samma ordinarie tidtabell och full trafik för att bibehållen energianvändning fördelas på en mindre mängd resenärer.

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. "

Att utveckla den regionala tillgängligheten mer genomgripande, pågår genom exempelvis dialog för kollektivtrafikförsörjning av Norra Djurgårdsstaden, utredning och planering för utbyggnad av Roslagsbanan till city och Spårväg Syd, pågående och planerad utbyggnad av tunnelbanan. Andra aktiviteter är utveckling av koncept för kollektivtrafik på landsbygden, sjötrafikutredning för en framtida sjötrafik. Trafikförvaltningen har även kontinuerlig dialog med kommuner för att bebyggelsetillskott ska ske i nära anslutning till kollektivtrafik.

2.2 Uppdrag[4]

Bild: Antal uppdrag och status

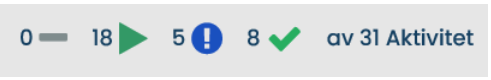


Covid-19 har även påverkat arbetet med vissa uppdrag, som under pandemin inte är möjliga eller relevanta att genomföra. Arbetet med uppdragen har i stort sett ändå framskridit bra under året. Elva uppdrag har genomförts, ytterligare ett föreslås avslutas. Majoriteten av pågående uppdrag löper enligt plan. Föreslagen prioriteringen av uppdrag är inte nämndbehandlad.

Rapporteringen av respektive uppdrag framgår av bilaga A1 uppdrag.

2.3 Aktivitet[5]

Bild: Antal aktiviteter och status



Covid-19 har även påverkat arbetet med vissa aktiviteter, som under pandemin inte är möjliga eller relevanta att genomföra. Trafikförvaltningen har även genomfört en prioritering av verksamheten, med utgångspunkt i att den operativa driften måste fungera under pandemin. Under 2020 har fem aktiviteter genomförts, ytterligare tre föreslås avslutas, varav av två med anledning av genomförd prioritering. Majoriteten av pågående aktiviteter löper enligt plan. De aktiviteter som pågår med avvikelse är alla påverkade av covid-19, antingen direkt eller med anledning av genomförd prioritering. Föreslagen prioriteringen av aktiviteterna är inte nämndbehandlad.

Rapporteringen av respektive aktivitet framgår av bilaga A2 Aktiviteter.

2.4 Intern kontroll

2.4.1 Arbetet med intern kontroll

Trafikförvaltningen arbetar i enlighet med Riktlinje för intern kontroll för Region Stockholm (RS2019-0866, RS2019-0829).

För det aktuella verksamhetsåret finns ett riskregister sammanställt avseende trafikförvaltningens mest väsentliga risker. Kontroller och åtgärder är framtagna för att hantera dessa risker och de följs löpande upp med syfte att följa upp att kontroller och åtgärder för riskhantering fungerar tillfredsställande inom trafikförvaltningens verksamhet. Genom den tertialvisa ledningsrapporteringen görs uppföljning som redovisas i särskild ordning till regionledningskontoret och trafiknämnden.

---

[4] Uppdrag beslutas av Regionfullmäktige i samband med budget. Uppdrag är ett beslut om att specifika åtgärder ska genomföras under en viss tid.
[5] Aktiviteter beslutas av Nämnder och bolag i verksamhetsplanen. Aktivitet är ett beslut om specifika åtgärder som syftar till att stödja måluppfyllelsen och som ska genomföras under viss tid.

Ett internt risk- och revisionsutskott har etablerats med syfte att stödja förvaltningens ledningsgrupp samt att leda och utvärdera arbetet med risk och internkontroll inom förvaltningen.

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

2.4.2 Resultat och analys från riskbedömningen

Nedan presenteras de högst värderade riskerna samt föreslagna åtgärder för att hantera riskerna. Se vidare bilaga Plan för intern kontroll 2020, delårsrapportering.

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

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

2.4.3 Försäkran

Nämnden/styrelsen har försäkrat sig om att man genom förvaltningschefen/bolagschefen vidtagit nödvändiga åtgärder för att uppnå en tillräcklig internkontroll inom verksamheten, i enlighet med riktlinjen för intern kontroll RS 2019–0866.

3. Verksamhet

3.1 Avtal och upphandlingar

Allmänt
Situationen med covid-19 påverkar även arbetet med upphandlingar och avtal. Som exempel har interimsavtal förhandlats fram med trafikutövare för buss och lokalbanor för att hantera ersättning och trafikbeställningsförfarande under rådande situation med covid-19.

Tunnelbana
Behovsanalysen för kommande tunnelbaneavtal (E40) behandlades i trafiknämnden i juni 2019. Planeringsstudien har under perioden slutförts men upphandlingen är skjuten på framtiden till följd av pandemin då marknaden inte bedöms ha möjlighet att resurssätta en så omfattande affär under rådande omständigheter.

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

Upphandling av busstrafik inom Norrort (E35), Nacka/Värmdö (E36), Huddinge/Botkyrka/Söderort (E37), Norrtälje (E38) samt Roslagsbanan (E34) har pågått och upphandlingsdokumentation skickades ut under hösten 2019.
I maj beslutade trafiknämnden att uppdra åt Transdev Sverige AB att utföra SL-trafiken på Roslagsbanan (E34) samt busstrafiken i Norrort (E35) och Norrtälje (E38). Besluten är för närvarande under överprövning och avtalshanteringen är pausad. De nya avtalen var planerade att träda i kraft under vår och sommar 2021.

Gällande busstrafikupphandlingarna E36 (Nacka/Värmdö) och E37 Huddinge/Botkyrka/Söderort har uppdaterat upphandlingsunderlag skickats ut, dessa upphandlingar har sedan överprövats. Planerat beslut avseende utökad grundtrafik i trafikavtal E23 Tyresö, Handen och Nynäshamn och E27 Södertälje och Nykvarn skjuts fram med anledning av covid-19.

Sjötrafik
Upphandling avseende området i mellanskärgården, E39D1, som är överprövad och förväntas vara avgjord i första instans i slutet av året. avbröts på grund av bristande konkurrens. Ny upphandling pågår och är i avslutningsskede. Tidigare leverantörer har accepterat att fortsätta med befintlig trafik tills prövningen är avslutad.

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

Upphandling av mindre skärgårdsavtal (E39D1X) inklusive svävartrafik är klar men har överprövats.

Anläggningar med mera
Inriktningsbeslut avseende nytt underhållsavtal för bana, el och signal (UH2022) har fastställts av trafiknämnden. Upphandlingen som påbörjades av vissa delar rörande underhåll BES-anläggning (Bana, El, Signal) har pausats temporärt, detta för att under hösten omarbeta förstudien inför upphandlingen. Därmed är UH2012-avtalen preliminärt förlängda i väntan på beslut från trafiknämnden. Omstart av förberedelsearbete inför upphandling planeras till hösten 2020.

I juni startade det nya underhållsavtalet som tecknades med Infranord 2019, (Tele UH 2019), och som ska sköta drift och underhåll av SL:s telesystem. Avtalet omfattar ett 30-tal tekniska system avseende tele, transmission och IT-styrd utrustning i SL:s anläggningar. Inga störningar noterades i samband med leverantörsbytet.

3.2 Verksamhet, övrigt

Nya fordon
Mottagandefunktion för C30 har etablerats. Sedan första C30-vagnen anlände till Stockholm har tågen genomgått många och noggranna kontroller. Nästa steg i testerna innebär att tågen skall köras med resenärer ombord, vilket startade den 11 augusti. Detta görs för att upptäcka eventuella avvikelser som inte går att simulera. Därefter är C30 färdigtestat och redo att fullt ut trafikera Röda linjen. Vagnarna kommer att ingå i den dagliga trafikplaneringen och successivt ersätta C20 och Cx på linjen.

Plan för ökade marknadsandelar
Trafikförvaltningen har fortsatt arbetet med kunskapsunderlag och studier över stockholmsregionens potential och behov för ökad kollektivtrafikandel. Syftet är att visa i vilka områden, bland vilka målgrupper och i vilka reserelationer som marknadsandelen bör och kan öka. Två delaktiviteter har genomförts *Potentialutredning marknadsandelar* och *Framtida trafikeringskoncept*. Ett förslag på trafikkoncept för kollektivtrafiken i Region Stockholm är framtaget och ska presenteras i en delrapport inom arbetet med Kollektivtrafikplan 2050. Under pandemin har resandet i regionen påverkats. Effekter av ett ökat distansarbete har därför undersöks genom en känslighetsanalys inom ramen för arbetet med Kollektivtrafikplanen.

Strategiskt framkomlighetsarbete
Inom ramen för trängsel- och framkomlighetskommissionen pågår ett gemensamt arbete med Stockholms stad och Trafikverket för att mildra effekten av trafikstörande arbeten i gatumiljön och hitta former för att snabbare kunna genomföra framkomlighetsåtgärder i gatumiljön. Ett arbete med stråkstudier har fortsatt under perioden där åtgärder för ökad framkomlighet studeras, liksom arbetet med en gemensam handlingsplan med Stockholms stad. Handlingsplanen fokuserar framför allt på trimningsåtgärder på befintliga stombusslinjer i innerstaden samt 170-linjerna som även går i andra kommuner än Stockholm. Delutredning gällande effektivare hållplatsstopp tillsammans med ett förslag på ett

pilotprojekt planeras att presenteras i trafiknämnden under hösten 2020. Framkomlighetskommissionens arbete bidrar till att säkra ett kraftfullt och sammanhållet genomförande av ambitionerna i stomnätsplanen.

Trygghet
Ett nytt trygghetsvärdsavtal med ny inriktning mot specifika utsatta grupper har tecknats under perioden. Detta avtal ersätter det tidigare Ungdomsvärdsavtalet. Avtalet träder i kraft i oktober 2020. För att ytterligare minska utsattheten och öka tryggheten i kollektivtrafiken har trafikförvaltningen tillsammans med organisationerna Stadsmissionen och Nattskiftet arbetat fram samverkansavtal, så kallade IOP-avtal (Idéburet offentligt partnerskap), som börjar gälla i oktober 2020. Med detta samarbete får förvaltningen specialistkunskaper för särskilt utsatta individer/grupper och möjligheter att utarbeta och genomföra insatser för att stödja dem. Flera aktiviteter är genomförda inom uppdraget att öka samverkan vid Kista busstorg, bland annat ökad synlighet av trygghetsresurser och polis samt förbättrad belysning. Dialog sker löpande mellan trafikförvaltningen, Stockholm stad, polis och fastighetsägare i uppföljningsmöten.

Införande av trygghetschatt, som innebär att resenärer kan kontakta SL:s trygghetscentral via chattfunktion istället för att ringa, driftsattes den 2 september.

Tvister
Förvaltningens två större tvister rörande sprickor på tunnelbanevagnar och signalsystemet på röda linjen, har fortsatt under perioden och ianspråktar omfattande resurser. Båda processerna har, på motpartens begäran, förskjutits med anledning av covid-19. Huvudförhandlingar äger rum under hösten.

- AB SL initierade under 2017 skiljeförfarande mot Bombardier Transportation AB rörande leverantörens garantiåtagande för utmattningsskador på fordonstyp C20.
- Hitachi Rail STS Sweden AB (tidigare Ansaldo STS Sweden AB), nedan ”Hitachi Sweden”, påkallade under 2018 skiljeförfarande mot AB SL gällande parternas mellanhavanden i tidigare avtalsrelation rörande leverans av signalsäkerhetssystem till Röda linjen. I anslutning till Hitachis talan påkallade AB SL under år 2019 skiljeförfarande mot Hitachi Swedens moderbolag Hitachi Rail STS S.P.A (”Hitachi”) gällande Hitachis skyldighet att infria det borgensåtagande som Hitachi gjort i förhållande till SL angående leveranskontraktet avseende signalsäkerhetssystemet.

Beträffande tidigare skärgårdsupphandlingar (E29, E29X) har det pågått ett skadeståndsmål initierat av Stockholms Sjötrafik AB (”SSAB”). SSAB:s talan ogillades av Stockholms tingsrätt. Motparten överklagade därefter domen till hovrätten men i början av 2020 ingick parterna slutligen ett förlikningsavtal.

Investeringar
För framdrift i investeringsobjekt, se avsnitt 4.3.

3.3 Resande i kollektivtrafik

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

Resande kollektivtrafik (totalt tusental)	Utfall 2007	Utfall 1907	Förändr. 2007-1907	Prognos 2020	Budget 2020	Avvik PR-BU	Bokslut 2019 [1]
Kollektivtrafik på land, genomsnitt påstigande	1 910	2 797	-31,7%	1 927	3 037	-1111	2 882
Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt	1 831	3 545	-48,3%	3 319	6 463	-3144	5 859

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

Utfall i jämförelse med föregående år

Se avsnitt 2.1.3 Effektiva resor.

Prognos i jämförelse med budget

Se avsnitt 2.1.3 Effektiva resor.

4. Ekonomi

4.1 Resultat

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

Resultat (mkr)	Ack utfall 2008	Ack budget 2008	Avvik utf-bu 2008	Ack utfall 1908	Föränd fg år %	Prognos 2020	Budget 2020	Avvik PR-BU	Bokslut 2019
Verksamhetsanslag	6 529	6 529	0	6 324	3,2%	9 794	9 794	0	9 487
Biljettintäkter	3 892	6 098	-2207	5 764	-32,5%	5 748	9 308	-3561	8 811
Uthyrning fordon	929	924	4	925	0,4%	1 392	1 388	3	1 388
Uthyrning lokaler	570	580	-10	555	2,8%	861	870	-9	843
Reklamintäkter	237	240	-2	292	-18,7%	357	419	-62	451
Övriga intäkter	1 462	772	691	770	89,8%	1 840	1 152	689	1 401
Verksamhetens intäkter	**13 620**	**15 143**	**-1523**	**14 630**	**-6,9%**	**19 992**	**22 931**	**-2940**	**22 380**
Personalkostnader	-561	-585	24	-550	2,1%	-886	-924	38	-862
Köpt landtrafik (SL)	-8 853	-9 076	223	-8 567	3,3%	-13 531	-13 900	369	-13 139
Köpt sjötrafik (WÅAB)	-283	-309	26	-279	1,5%	-424	-426	2	-381
Drift och underhåll	-1 689	-1 508	-181	-1 460	15,7%	-2 654	-2 322	-332	-2 410
Övriga kostnader	-638	-654	17	-690	-7,6%	-1 057	-1 001	-56	-1 186
Verksamhetens kostnader	**-12 024**	**-12 132**	**108**	**-11 547**	**4,1%**	**-18 551**	**-18 573**	**21**	**-17 977**
Avskrivningar	-2 180	-2 307	127	-2 138	2,0%	-3 345	-3 462	117	-3 249
Finansnetto	-351	-334	-17	-379	-7,4%	-525	-493	-32	-586
Resultat*	**-935**	**370**	**-1305**	**567**		**-2 430**	**404**	**-2834**	**569**

* Avser resultat före bokslutsdispositioner och skatt.

Prognos exklusive intäktsbortfall	**1 201**	**404**	**797**

Periodens ackumulerade resultat uppgår till -935 mkr och understiger periodiserad budget med 1 305 mkr. Utfallet påverkas i stor omfattning av de åtgärder som vidtagits av myndigheter och regering för att motverka coronavirusets spridning. Försäljningen av biljetter börjar minska i mars och fortsätter sedan ligga på en mycket låg nivå jämfört med budget samt utfall föregående år medan trafikproduktionen utförs i full omfattning vilket sammantaget påverkar det ackumulerade resultatet negativt. Resultatet påverkas positivt av försäljningen av fastigheten kopplad till Hornsbergs bussdepå. Se nedan avsnitt 4.1.1 för avvikelser mot budget.

Prognosen för årets resultat uppgår till -2 430 mkr vilket understiger budget om 404 mkr med 2 834 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på minskade biljettintäkter till följd av ett lägre resande i coronakrisens spår. Exklusive intäktsbortfallet uppgår prognosen till +1 201 mkr vilket överstiger budget med 797 mkr. Nettovinsten[6] från försäljningen av fastigheten kopplad till Hornsbergs

6 Nettovinsten för försäljningen av fastigheten kopplad till Hornsbergs bussdepå är summan av reavinsten om +686 mkr och avsättningen för saneringskostnader om -247 mkr.

bussdepå inverkar positivt på prognosen med +439 mkr. Resterande avvikelse beror främst på lägre kostnader för köpt trafik och förskjutna avskrivningar.

Under avsnitt 4.1.1 och 4.1.2 följer huvudsakliga orsaker till avvikelser mellan periodens utfall och budget samt prognos mot budget. Resultatneutrala avvikelser kommenteras ej i detalj.[7]

Kostnadsutveckling jämfört med föregående år
Verksamhetens kostnader för perioden ökar med 2,0 procent exklusive engångsposten kopplad till Hornsbergs bussdepå (4,1 procent inklusive engångsposten), jämfört med motsvarande period föregående år. Detta kan jämföras med budgeterad kostnadsutveckling för perioden om 5,1 procent. Kostnadsökningen kommer huvudsakligen från högre trafikkostnader till följd av planerad trafik och indexökningar inom avtalen (3,3 procent), vilket dock är betydligt lägre än budgeterad nivå. Ytterligare orsaker till periodens förhållandevis låga kostnadsutveckling är förskjutningar inom drift och underhåll samt lägre övriga kostnader jämfört med föregående år, vilket bland annat rör sig om lägre utfall för försäljningskostnader och specialistkonsulter. Utfallsavvikelserna mot budget beskrivs närmare under avsnitt 4.1.1.

Kapitalkostnadernas utveckling för perioden uppgår till 0,5 procent vilket är lägre än periodens budgeterade utveckling om 4,9 procent. Den lägre utvecklingen är främst kopplad till förskjutning av aktiveringar inom olika investeringsprojekt.

4.1.1 Utfall i jämförelse med periodiserad budget

Periodens utfall uppgår till -935 mkr och understiger periodens budget med 1 305 mkr. Nedan följer detaljerad redovisning.

Verksamhetens intäkter
Verksamhetens intäkter understiger ackumulerad budget med 1 523 mkr. Avvikelsen beskrivs nedan per resultatrad.

Biljettintäkter
Biljettintäkterna understiger budget med totalt 2 207 mkr. Från ett utfall i nivå med budget per februari understiger nu intäkterna från SL-trafiken, exklusive WÅAB, budget med totalt 2 171 mkr (36 procent).

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

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

Under den fortsatta perioden fram till och med maj accelererar intäktstappet. Biljettintäkterna i SL-trafiken når endast 45 respektive 42 procent av budget i april och maj. Sommarmånaderna juni-juli visar på ett något lägre tapp jämfört med pandemins första månader med biljettintäkter uppgående till 48 procent av budget för att i augusti öka till 50 procent.

Biljettintäkterna från skärgårdstrafiken understiger budget med 35 mkr (45 procent). Coronasituationens påverkan med en kraftigt begränsad fartygskapacitet och därmed färre påstigande är den huvudsakliga orsaken till intäktsbortfallet. Införd SL-taxa under lågsäsong (hela skärgårdstrafiken i år) har en marginell påverkan på budgetavvikelsen.

Se även bilaga 3 Utökad analys avseende biljettintäkter i SL-trafiken och i WÅAB-trafiken, för en detaljerad beskrivning.

Övriga intäkter
Övriga intäkter överstiger budget med 684 mkr. Avvikelsen kommer främst från en reavinst kopplat till försäljning av Hornsbergsdepån (686 mkr). Försäljningen är förknippad med saneringsåtgärder som beskrivs nedan under drift och underhåll vilket gör att nettoeffekten på resultatet inte blir lika hög.

Resterande avvikelse om -2 mkr härrör huvudsakligen från lägre resultatneutral vidarefakturering. Bland annat noteras lägre försäljning av bränsle i skärgårdstrafiken (37 mkr), vilket motsvaras av lägre kostnader, samt lägre lokalintäkter i pandemins fotspår (10 mkr). Motsatt redovisas högre intäkter från fakturering av externa projekt i Sundbyberg kopplat till Tvärbanan (8 mkr).

Därutöver är intäkterna högre för ökad aktivering gällande medfinansiering (30 mkr), bland annat till följd av utrangeringar i Roslagsbanan, samt från försäkringsersättning för brand i depåer (15 mkr). Intäkter från reklam är däremot något lägre, till följd av en reglering avseende föregående år (2 mkr), liksom intäkterna från biljettkontroller (7 mkr).

Verksamhetens kostnader
Verksamhetens kostnader understiger ackumulerad budget med 108 mkr. Exklusive saneringskostnad, engångspost kopplad till Hornbergs bussdepå, blir avvikelsen 355 mkr. Avvikelser beskrivs nedan per resultatrad.

Personalkostnader
Personalkostnaderna understiger budget med 24 mkr. Avvikelsen beror på lägre kostnader för anställd personal till följd av vakansläget vilket delvis motverkas av intag av resurskonsulter för att täcka vakanser och frånvaro. Se även avsnitt 4.1.3 för vidare information kring personalkostnader.

Köpt trafik SL
SL-trafikens kostnader understiger budget med totalt 223 mkr. Sedan coronavirusets spridning startade i mars har trafiken bedrivits i full omfattning för att bidra till minskad smittspridning, i enlighet med Folkhälsomyndighetens föreskrifter och råd. För att ytterligare bidra till minskad smittspridning sker påstigning i bakre änden av bussarna och på lokalbanorna sker ingen

biljettkontroll. Som en följd av att resenärerna inte längre kan validera sin biljett på bussar och lokalbanor har trafikförvaltningen tillsammans med trafikentreprenörerna avtalat om att ersätta trafikering baserat på antal verifierade betalande påstigande (VBP) föregående år när det gäller VBP-avtal. Nedan följer avvikelser per trafikslag.

Busstrafikens kostnader är 68 mkr lägre än budget huvudsakligen kopplat till en lägre indexutveckling, återförda uppbokade kostnader avseende tidigare år samt lägre kostnader för tilläggsavtal. Lägre kostnader återfinns också inom pendeltågstrafiken (49 mkr) främst på grund av lägre banavgifter, inom lokalbana (25 mkr) på grund av index och att budget för ersättningstrafik ännu ej använts samt inom tunnelbanan (26 mkr) till följd av lägre index och incitamentskostnader. Därutöver återfinns lägre kostnader främst för kundtjänsten (32 mkr) som en konsekvens av att befintlig operatör fick förnyat förtroende och reserverade implementationskostnader ej har behövt användas, samt lägre kostnader för pendelbåtstrafiken (14 mkr) främst på grund av lägre resande med djurgårdsfärjan.

Köpt trafik WÅAB
Skärgårdstrafikens kostnader understiger budget med 26 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på att bränslekostnader ej taktar med periodiserad budget samt en förändrad faktureringsrutin (22 mkr). Därtill noteras lägre kostnader för helikopter och svävare till följd av en isfri vinter (4 mkr). Avvikelsen motverkas bland annat av något högre kostnader för godstrafik och nya linjen 83 (2 mkr).

Drift och underhåll
Drift och underhåll överstiger budget med 181 mkr. Avvikelsen är till största delen kopplad till ovan nämnda saneringskostnader inom Hornsbergsbussdepå kopplat till fastighetsförsäljningen (247 mkr). Exklusive dessa kostnader understiger drift och underhåll budget med 66 mkr vilket främst kommer från IT-driften (53 mkr) till följd av försenade transitionskostnader vid införandet av nytt driftavtal och förskjutningar i diverse planerade aktiviteter samt lägre kostnader inom trafikavdelningen (18 mkr) bland annat kopplat till lägre bränslekostnader inom sjötrafiken.

Övriga kostnader
Övriga kostnader understiger budget med 17 mkr. Avvikelsen beror främst på lägre försäljningskostnader till följd av det minskade resandet (33 mkr) och lägre kostnader för specialistkonsulter till följd av återhållsamhet inom förvaltningen (24 mkr). Därtill noteras lägre kostnader för reklam/pr (16 mkr) samt licenser (12 mkr). Avvikelsen motverkas av högre kostnader för debiterad tid till följd av vakansläget med färre arbetade timmar i investeringsprojekt (34 mkr), skadeståndskostnader inom sjötrafiken och den inställda avstängningen av Roslagsbanan (19 mkr), därtill överstiger periodens utrangeringar det reserverade utrymmet med 14 mkr.

Periodens utrangeringar uppgår till 79 mkr och rör främst äldre bandelar samt kostnadsföring av utredningar kopplat till Roslagsbanan till följd av upprustningen av banan.

Kapitalkostnader
Kapitalkostnaderna understiger budget med 110 mkr. Lägre avskrivningskostnader (127 mkr), huvudsakligen på grund av tidsförskjutningar och försenade leveranser inom projekt, motverkas av något högre räntekostnader (17 mkr).

Covid-19 effekt på utfall
Den främsta effekten av situationen med covid-19 på trafikförvaltningens utfall är bortfall av biljettintäkter. Månadens totala ackumulerade intäktsbortfall till följd av covid-19 är 2 207 mkr, vilket är 385 mkr högre än bortfallet föregående månad. Förvaltningens merkostnader kopplade till covid-19 motverkas av lägre kostnader inom flertalet områden. Sammantaget noteras lägre kostnader än budget (exklusive engångskostnaderna kopplade till Hornsberg).

4.1.2 Prognos i jämförelse med budget

Resultatprognosen för året uppgår till -2 430 mkr vilket medför en avvikelse mot budget om 404 mkr med -2 834 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på minskade biljettintäkter till följd av ett lägre resande i coronakrisens spår. Exklusive intäktsbortfallet uppgår prognosen till 1 201 mkr vilket överstiger budget med 797 mkr. Nettovinsten från försäljningen av fastigheten kopplad till Hornsbergs bussdepå inverkar positivt på prognosen med +439 mkr. Resterande avvikelse beror främst på lägre kostnader för köpt trafik och förskjutna avskrivningar. Nedan följer detaljerad redovisning.

Jämfört med prognosen per juni bedöms resultatet försämras med 151 mkr, vilket främst beror på en försämrad resandeprognos (-227 mkr). Kostnadsprognosen har förbättrats med 67 mkr vilket huvudsakligen beror på att avsättningen för saneringskostnader inom Hornsbergs bussdepå blev lägre än tidigare prognos (+53 mkr).

Jämfört med prognosen per april (tertialrapport) bedöms resultatet förbättras med 470 mkr, vilket främst beror på en förbättrad resande prognos (+258 mkr), lägre kostnader för köpt trafik +113 mkr samt att saneringskostnaderna inom Hornsbergs bussdepå lev lägre (+53 mkr). Därutöver noteras lägre kostnader inom ett flertal områden.

Verksamhetens intäkter
Verksamhetens intäkter beräknas understiga budget med 2 940 mkr.

Biljettintäkter
Biljettintäkterna väntas understiga budget med totalt 3 561 mkr till följd av den rådande pandemin.

Prognosen för biljettintäkterna i SL-trafiken beräknas understiga budget med 3 515 mkr (38 procent) och utgår ifrån en uppskattad genomsnittlig volymnivå om cirka 65 procent under hösten jämfört med föregående år. Det månatliga intäktstappet september-december beräknas till cirka 340 -mkr jämfört med budget. Prognosen bygger på förvaltningens gemensamma scenarioantaganden över resandeutvecklingen. Dessa är förknippade med osäkerhetsfaktorer som i grunden bygger på i hur stor utsträckning och i vilket takt resenärerna återvänder till kollektivtrafiken. Valideringsmöjligheter, främst gällande buss, är ytterligare en

osäker faktor liksom en eventuell ökad smittspridning efter sommarmånaderna när återgång till arbete, skola etcetera sker.

Biljettintäkterna från skärgårdstrafiken beräknas understiga budget med 46 mkr (51 procent). Coronasituationens påverkan med en kraftigt begränsad fartygskapacitet och därmed färre påstigande är den huvudsakliga orsaken. Den införda SL-taxan under lågsäsong i hela skärgården beräknas endast påverka avvikelsen marginellt (-2 mkr).

Analysen av biljettförsäljning och resandemönster fortsätter och en uppdaterad prognos över trafikens totala biljettintäkter rapporteras per oktober.

Övriga intäkter
Övriga intäkter beräknas minska med 65 mkr exklusive ovan nämnda försäljning av Hornsbergs bussdepå om 686 mkr. Minskningen beror främst på lägre reklamintäkter från Clear Channel (62 mkr), kontrollavgifter (19 mkr) och hyresintäkter (9 mkr) huvudsakligen följd av covid-19. Även bränsleintäkter inom sjötrafiken beräknas minska (27 mkr) vilket dock motsvaras av lägre kostnader. Några intäktsposter som ökar jämfört med budget är finansieringsbidrag (41 mkr) på grund av en för lågt budgeterad aktiveringstakt och utrangering kopplat till Roslagsbanan, samt försäkringsersättning för brand i Hornsbergs bussdepå (12 mkr).

Verksamhetens kostnader
Verksamhetens kostnader förväntas understiga budget med 21 mkr vilket huvudsakligen beror på lägre kostnader för köpt trafik kopplat till lägre index (+369 mkr). De lägre kostnaderna motverkas bland annat av en avsättning för saneringskostnader inom Hornsbergs bussdepå om 247 mkr.

Personalkostnader
Personalkostnaderna beräknas understiga budget med 38 mkr. Avvikelsen beror på lägre kostnader för anställd personal till följd av vakanser och frånvaro vilket delvis motverkas av kostnader för resurskonsulter för att täcka upp för personalbortfallet.

Köpt trafik SL
SL-trafikens kostnader understiger budget med 369 mkr. Busstrafiken står för merparten av avvikelsen med 188 mkr, vilket främst beror på lägre indexkostnader. Även inom tunnelbana och lokalbana minskar kostnaderna jämfört med budget främst på grund av index med 27 mkr respektive 17 mkr. Pendeltågstrafikens kostnader understiger budget med 51 mkr vilket huvudsakligen beror på lägre banavgifter då färre stiger av på Arlanda kopplat till pandemin, samt lägre index. Pendelbåtstrafikens kostnader förväntas bli 45 mkr lägre vilket beror på att försöken med nya pendelbåtslinjer kostat mindre än budgeterat samt lägre kostnader för djurgårdslinjen. Därutöver noteras lägre kostnader för kundtjänsten om 42 mkr till följd av att det nya kundtjänstavtalet blev förmånligare än budgeterat samt minskat tryck till följd av det lägre resandet.

Köpt trafik WÅAB
Skärgårdstrafikens kostnader förväntas minska med 2 mkr på helårsbasis. Avvikelsen beror främst på lägre kostnader för helikopter och svävare till följd av en isfri vinter samt på omräkning av bränsleindex. Förstärkning av trafiken under sommaren på grund av covid-19 har bidragit till ökade kostnader.

Drift och underhåll
Kostnaderna för drift och underhåll överstiger budget med 332 mkr vilket huvudsakligen beror på avsättningen för sanering kopplat till försäljningen av Hornsbergs bussdepå om 247 mkr (engångspost). Den kvarvarande avvikelsen om 85 mkr beror främst på ett ökat behov av underhåll inom trafikavdelningen (99 mkr) främst kopplat till bana, el, signal samt något ökade kostnader för driftpåverkande projekt inom investerings-verksamheten (15 mkr). Avvikelsen motverkas av lägre kostnader inom IT till följd av försenat införande av nytt driftavtal samt diverse övriga förskjutningar (30 mkr).

Övriga kostnader
Övriga kostnader beräknas bli 56 mkr högre än budget. Avvikelsen beror främst på minskad kostnadsreducering för debiterad tid till investeringsprojekt på grund av vakansläget (40 mkr), skadeståndskostnader inom sjötrafiken (11 mkr) samt program Roslagsbanans utbyggnad till följd av avstängning inte utförs i planerad omfattning (22 mkr) och utrangeringar som totalt sett överstiger det i budget reserverade utrymmet med 26 mkr. Utrangeringarna avser främst obsoleta delar inom Roslagsbanan till följd av den pågående upprustningen. Avvikelsen motverkas av lägre försäljningskostnader (42 mkr) till följd av färre resande samt lägre kostnader för specialistkonsulter (12 mkr).

Kapitalkostnader
Kapitalkostnaderna förväntas bli 85 mkr lägre än budget. Lägre avskrivningskostnader om 117 mkr, huvudsakligen på grund av förskjutna tidplaner inom en del projekt, motverkas av ökade räntekostnader med 32 mkr till följd av något högre ränteläge än tidigare bedömning. Ett försämrat kassaflöde till följd av den minskade försäljningen ökar lånebehovet och därmed räntekostnaderna.

Covid-19 effekt på prognos
Den främsta effekten av situationen med covid-19 på trafikförvaltningens årsprognos är bortfall av biljettintäkter. Det samlade intäktsbortfallet bedöms uppgå till 3 631 mkr. Jämfört med prognosen per juni har intäktsbortfallet ökat till följd av en lägre resandeprognos. De högre kostnader som noterats kopplat till situationen med covid-19 täcks av lägre kostnader inom flera områden.

4.1.3 Specifikation - personalkostnader inklusive inhyrd personal

Tabell: Personalkostnader och inhyrd personal

Personalkostnad inkl inhyrd personal Mkr	Ack utfall 2008	Ack budget 2008	Avvik utf-bu 2008	Ack utfall 1908	Föränd %	Progn 2020	Budget 2020	Avvik Pr-Bu
Summa personalkostnader	**-521**	**-585**	**64**	**-484**	**7,6%**	**-829**	**-924**	**95**
varav lönekostnad	*-329*	*-368*	*39*	*-297*	*10,8%*	*-521*	*-581*	*60*
spec förändring sem- och löneskuld	*6*	*-2*	*8*	*7*	*-14,3%*	*-1*	*-3*	*2*
spec övertid	*-2*	*-2*	*0*	*-2*	*0,0%*	*-3*	*-3*	*0*
spec sjuklönekostnad	*-4*	*-1*	*-3*	*-4*	*0,0%*	*-5*	*-2*	*-3*
varav PO-pålägg och pensionskostnader	*-181*	*-207*	*26*	*-167*	*8,4%*	*-286*	*-326*	*40*
varav övriga personalkostnader	*-11*	*-10*	*-1*	*-20*	*-45,0%*	*-22*	*-17*	*-5*
Inhyrd personal	**-40**	**0**	**-40**	**-66**	**-39,4%**	**-57**	**0**	**-57**
Personalkostnad inkl inhyrd personal	**-561**	**-585**	**24**	**-550**	**2,0%**	**-886**	**-924**	**38**

Verksamhetens personalkostnader utgör cirka 4 procent av trafikförvaltningens totala kostnader[8]. Jämfört med föregående år har de totala personalkostnaderna ökat med 2 procent. Lönekostnaderna har ökat med cirka 11 procent jämfört med föregående år, främst till följd av att fler rekryterats till beslutade tjänster vilket inkluderar konsultväxling, medan kostnaderna för inhyrd personal har minskat med drygt 39 procent vilket hänger ihop med den lägre vakansgraden. Vid årets slut beräknas personalkostnaderna understiga budget med 38 mkr till följd av särskild prövning vid återbesättningar och minskat konsultintag i kostnadsbesparande syfte. Se vidare avsnitt 5 Bemanning, för detaljerad beskrivning.

Utfall i jämförelse med periodiserad budget
De samlade personalkostnaderna uppgår till 561 mkr vilket understiger periodens budget med 24 mkr. Kostnader för löner inklusive sociala avgifter och pensioner samt övriga personalrelaterade kostnader understiger budget (64 mkr) medan kostnaderna för inhyrd personal överstiger budget (40 mkr) till följd av vakansläge och frånvaro. Budgeten omfattar kostnader för totalt antal beslutade tjänster och således budgeteras inte för inhyrd personal. Kostnader för inhyrd personal ska hållas så låg som möjligt och åtminstone inte överskrida de lägre kostnaderna som uppstår till följd av årets vakansläge (vakanser och frånvaro).

4.2 Åtgärdsprogram för en ekonomi i balans

Trafiknämndens verksamhetsområden gick in i år 2020 med en budget i balans. Årsprognosen indikerar dock ett underskott om 2 430 mkr till följd av coronapandemin. Exklusive intäktsbortfallet kopplat till covid-19 noteras ett överskott mot budget på 797 mkr. Avvikelserna är beskrivna närmare under avsnitt 4.1.2. I Region Stockholms tertialrapport per april beslutades att trafikverksamheterna ska undantas intäktsbortfall kopplat till coronapandemin vid bedömningen om huruvida årets resultatkrav har uppnåtts. Med bakgrund i

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

ovanstående bedöms trafiknämndens verksamhetsområden uppnå årets resultatkrav.

Till följd av det ekonomiskt kärva läget har trafikförvaltningen intensifierat arbetet med effektiviseringar och återtagandet av intäkter. Under avsnitt 7 Ledningens åtgärder, beskrivs de olika fokusområdena och i ett separat yttrande över promemoria; Effektiv administration inom Region Stockholm, redovisas arbetet med att effektivisera administration och arbetssätt inom trafikförvaltningen.

4.3 Investeringar

4.3.1 Beskrivning av viktiga händelser i investeringsobjekt

Program Roslagsbanans utbyggnad
Dubbelspårsutbyggnaden tillsammans med nya fordon (X15p) och en ny depå i Molnby betyder för resenären tätare och mindre störningskänslig trafik. Under perioden har byggnationen av Vallentunadepån fortsatt i stort sett enligt plan trots pandemin. Leverans av det första fordonet beräknas ske i slutet av oktober 2020.

Under augusti startade dubbelspårstrafiken på ny bro för planskildhet som ersättning för Båthamnsvägens plankorsning i Åkersberga. Arbeten vid Åkersberga station fortsätter med byggande av bland annat gångbro över spåren och plattformstak med slutbesiktning mars 2021. Trafikavstängning för dubbelspårsarbete Täby kyrkby - Kragstalund påbörjades juni 2020, två månader senare än planerat till följd av covid-19. Forceringsarbeten pågår för att hämta in en av dessa månader och trafikstart bedöms i nuläget kunna ske enligt reviderad tidplan den 13 december 2020. Arbeten på sträckan Vallentuna – Kårsta pågår enligt plan, även den med planerad trafikstart 13 december 2020.

Program Bussdepåer
Entreprenaderna i Tomteboda bussdepå pågår, vilka innefattar ombyggnad av befintlig byggnad samt nybyggnation. Beslut tagits om ny upphandlingsstrategi i Enlunda. Framtagande av upphandlingsdokumentation inför upphandling avseende systemprojektering (ABT fas 1) i Enlunda pågår.

Program Slussen
I delprojektet upprustning Söderströmsbron pågår administrativt avslut av projektet. I delprojektet TES kraft har projektering av likriktarstation Fatburen 1 färdigställts och upphandling genomförts. Kontraktshandlingarna är framtagna med trolig tilldelning och projektstart kvartal 4 2020.

Program Röda linjens uppgradering
I augusti 2020 har sju C30-fordon överlämnats från leverantör. Avtalsförhandling pågår för att säkerställa framtida leveranser. Arbetet med Nyboda-depån startas återigen upp nu till hösten.

Program Tvärbana Norr Solnagrenen
Signal projektet har under sommaren gjort uppdateringar samt underhållsåtgärder av signalsystemet i samtliga ställverk längs banan.

Program Spårväg City
I AGA-depån har entreprenadarbeten slutförts och depån har överlämnats till trafikavdelningen. I delprojektet Spårväg City spårvagnar har de återstående två fordonen A35B levererats och tagits i bruk.

Program Tvärbana Norr Kistagrenen
Arbetet vid Bromma flygplats fortgår med planerad trafikstart enligt tidplan. Tilldelningen av totalentreprenaden på sträckan Bromma flygplats - Helenelund överprövades till Kammarrätten under våren, men Kammarrätten fann tilldelningen giltig. Detta har orsakat en försening på drygt ett halvår för totalentreprenaden. Arbetet med förberedande entreprenader till totalentreprenaden fortgår enligt plan. Under våren och sommaren har 10 spårvagnar av typ A35 levererats. Avtal är påskrivet avseende avrop för ytterligare tio fordon.

Program Pendeltåg
Stängning av programmet pågår.

Program Saltsjöbanan
Järnvägsplan inlämnad till Trafikverket för mötesstationerna Fisksätra och Tattby. Nacka kommun har dock ännu inte inlett granskningsförfarande för berörda detaljplaner. Framtagande av bygghandling startad för mötesstationerna och uppställningsspår. Åtgärder i ATC systemet för att undvika framtida hjulplattor vid lövhalka initierad. Förnyat genomförandebeslut godkänt i Regionstyrelsen i juni, inväntar beslut från Regionfullmäktige.

Bussterminal Slussen
Stockholm Stads arbeten med bergsprängning för bussterminalen fortgår och upparbetningen uppgår per augusti till drygt hälften av total planerad omfattning. Ersättningstrafik har levererats enligt plan.

Nya Spårvägsmuseet
Slutbesiktning av bygg- och installationsarbeten sker under september. Under perioden har flera oförutsedda risker fallit ut, såsom renovering av tak samt hinderanmälan inom bygg- och installationsentreprenaden, vilka har förorsakat fördyringar i projektet. Därtill har covid-19-pandemin inneburit stor frånvaro inom projektorganisationen, vilket har föranlett både försening och fördyring.

Handen Bussterminal
Inredningsentreprenaden liksom entreprenadarbetena fortgår enligt plan och kommer pågå under hela 2020.

Fordon SpvC – nya A35 fordon
Leverantören har aviserat leveransförseningar då fabriken i Spanien varit stängd, till följd av covid-19 pandemin. Av projektets sex A35B fordon har två levererats och genomgått PTO (preliminary take over). Leverans av återstående fordon beräknas ske under 2020.

C20 - uppgradering
C20-uppgradering förser tunnelbanesystemet med uppgraderade fordon. Fyra prototyper (fordon) har transporterats till Stockholm. Dynamiska typtester utav prototyperna pågår.

Vega Pendeltågstation
Fastighetsbildningen är avslutad. Hantering av efterbesiktningar och mindre besiktningspunkter utförts. Projektet kommer att stängas under fjärde kvartalet 2020.

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

TB Kanalisation 750 Volt
Arbete med projektdokumentation, slutrapport och erfarenhetsåterföring pågår. Därefter stängs projektet.

Utbyte av hissar och rulltrappor
Upphandlingar pågår för byten av kvarvarande hissar, rulltrappor och rullramper. Anbud har inkommit för upphandling av rulltrappor och rullramper där tilldelning och kontraktsskrivning planeras under hösten 2020. Upphandlingsunderlag för hissar är färdigställt och publiceras troligen i september 2020.

Utbyggnad av Älvsjö depå
En upphandling pågår där inkommande anbud lämnas in 21:a september.

Förstärkning innertak Fridhemsplan
Under perioden har arbetet inriktas med fokus på säkerhet för resenärerna samt åtgärder avseende att förbättra ytskikten i stationsmiljön.

Rissne tunnelbanedepå
Systemhandling har levererats och granskningen av den är klar. Framtagning av beslutsunderlag gällande systemhandling pågår. Avtal med projektör är tecknat och arbete förväntas sätts igång under hösten.

Livstidssäkrande åtgärder fordon X10p
Arbete med att bestämma omfattningen pågår.

Roslagsbanan Lindholmen – Kårsta
Omfattningen av upprustningen är sedan våren 2020 beslutad och har föranlett nya förutsättningar. En omställning har gjorts för att kommande förfrågningsunderlag ska ligga i linje med beslutad omfattning. Sedan sommaren 2020 är kvalitetssäkring av de nya projekteringsförutsättningarna ett pågående arbete med projekterings- och produktionsorganisationen för att säkerställa att upphandlingsunderlaget håller hög kvalitet.

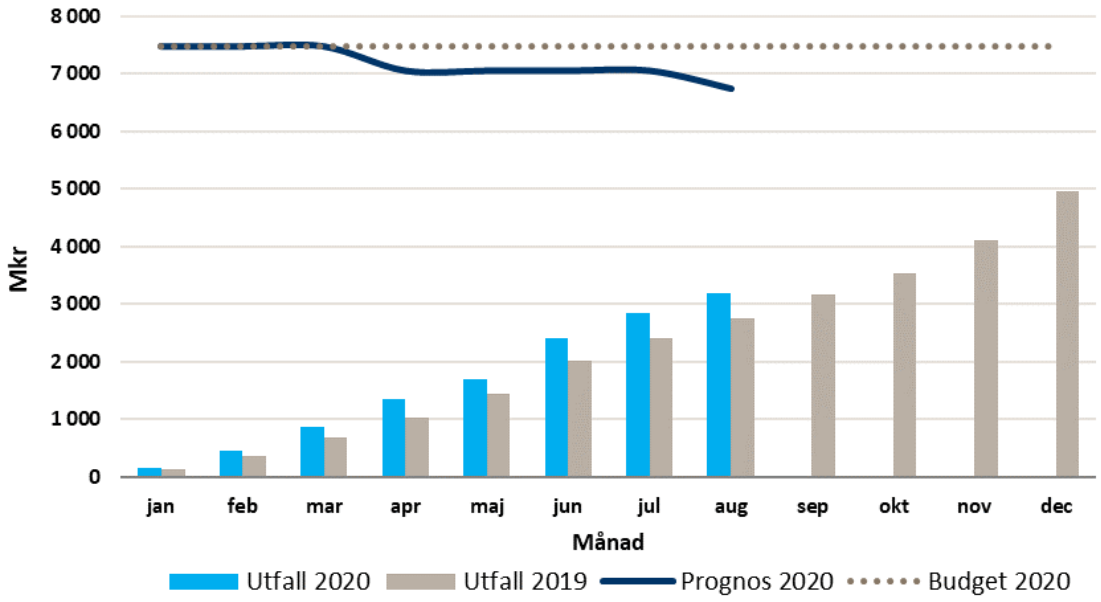
Banåtgärder Söderströmsbron
Under perioden har projektet återbyggt spår D med fokus på att minimera trafikpåverkan. Gallerdurkar har installerats och restarbeten har slutförts på spår, vidare har man nu påbörjat framtagningen av relationshandlingar.
Under våren ställdes planerade arbeten på bron in på grund av covid-19. Dessa arbeten planeras ske påsken 2021.

Depå Alkärrshallen
Anläggningarbeten har avslutats i april. Under senvåren och sommaren har gjutnings-, tak-, kabel-, spår- och byggnadsarbeten utförts. Byggnadsarbeten slutfördes i augusti.

SL Lås
Installation av elektroniska lås för buss pågår. Besiktningar av elektroniska lås för lokalbana och pendeltåg pågår. Upphandling ramavtal Off-line-lås signerat juli 2020. Arbete med integration IT för Off-line-lås påbörjas hösten 2020.

4.3.2 Utfall i jämförelse med budget

Investeringar: Översiktsdiagram som visar trafiknämndens utfall, budget och prognos för 2020



Investeringar: Ny- och ersättningsinvesteringar.

Investeringar Mkr	Utgift 2020	Prognos 2020	Budget 2020	Budget avvik	Upparb grad (%)
Nyinvesteringar	2 370	4 878	4 994	-117	47%
Ersättningsinvesteringar	813	1 875	2 477	-602	33%
Totalt investeringar	**3 184**	**6 753**	**7 472**	**-719**	**43%**

Ackumulerat utfall till och med augusti är 3 184 mkr vilket ger en upparbetningsgrad på 43 procent jämfört med budget, där upparbetningsgraden för nyinvesteringar är 47 procent och 33 procent för ersättningsinvesteringar. Budgeterat till och med augusti är 4 699 mkr vilket innebär att upparbetningen för perioden är 1 515 mkr lägre än budgeterat.

Ackumulerat utfall för medfinansiering är 18 mkr, en återbetalning av felaktigt utbetald medfinansiering avseende tidigare år har gjorts under perioden vilket ger ett netto på -11 mkr. Budget för året är 842 mkr, den låga upparbetningsgraden beror delvis på att den statliga medfinansieringen utbetalas först i slutet av året.

4.3.3 Prognos i jämförelse med budget

Årets prognos jämfört med årets budget
Investeringsbudgeten för året uppgår till 7 472 mkr och årets prognos uppgår till 6 753 mkr. Prognosen innehåller osäkerheter då vi ännu inte sett de fulla effekterna av pågående pandemi.

Prognosavvikelsen på 719 mkr beror bland annat på avvikelser i program Röda linjens uppgradering -598 mkr, C20- uppgradering -259 mkr och lägre upparbetning av ersättningsinvesteringar. Avvikelserna förklaras närmare nedan.

4.3.4 Investeringsobjekt

Investeringsobjekt > 100 mkr med genomförandebeslut (Mkr)	Utgift aug 2020	Prognos aug 2020	Budget 2020	Budget avvik.	Upparb grad utf/budg	Total ack utgift	Total prognos aug	Total budget	Budget avvik.	Total upparb grad	Färdig-ställande år
Program Roslagsbanans utbyggnad	675	1 109	710	399	95%	7 773	10 450	9 644	806	81%	2026
Program Bussdepåer	261	423	368	55	71%	3 120	3 909	4 048	-139	77%	2025
Program Slussen	2	20	40	-21	5%	379	439	439	0	86%	2023
Program Röda linjens uppgradering	324	916	1 514	-598	21%	5 808	10 710	10 710	0	54%	2024
Program Tvärbana Norr Solnagrenen	24	50	29	21	81%	5 493	5 574	5 541	33	99%	2022
Program Spårväg City	53	54	77	-23	69%	2 945	2 946	2 932	14	100%	2020
Program Tvärbana Norr Kistagrenen	687	1 182	986	196	70%	1 858	4 933	4 936	-4	38%	2024
Program Saltsjöbanan	23	37	39	-2	58%	1 350	1 835	1 835	0	74%	2026
Bussterminal Slussen	116	533	373	160	31%	1 212	2 618	2 618	0	46%	2024
Nya Spårvägsmuseet	23	47	38	9	61%	158	187	180	7	88%	2021
Handen Bussterminal	34	92	62	29	54%	166	226	230	-4	72%	2021
Fordon SpvC - nya A35 fordon	27	144	144	-1	19%	76	192	192	0	39%	2020
C20 - uppgradering	34	120	379	-259	9%	481	1 453	1 453	0	33%	2023
Bussterminal Slussen brukarspecifik inredning	2	4	15	-11	12%	18	234	235	0	8%	2023
Vega Pendeltågsstation	-1	-1	0	-1		67	67	0	67		2019
Lilla Lidingöbron	11	22	33	-11	33%	32	132	132	0	24%	2022
TB Kanalisation 750 Volt	2	4	0	4		171	173	0	173		2020
Lågfrekvent underhåll Pendeltåg X60	16	29	27	1	59%	430	443	449	-6	96%	2020
Utbyte av hissar och rulltrappor	12	91	167	-76	7%	677	1 500	1 500	0	45%	2025
Utbyggnad av Älvsjö depå	13	47	51	-4	26%	39	865	865	0	5%	2025
Förstärkning innertak Fridhemsplan	22	48	70	-22	31%	291	317	346	-29	84%	2020
Rissne Tunnelbanedepå	15	34	107	-73	14%	25	632	632	0	4%	2025
Livstidssäkrade åtgärder X10p fordon	1	5	50	-45	1%	1	150	200	-50	0%	2024
Roslagsbanan Lindholmen–Kårsta	7	42	0	42		7	182	0	182		2022
Banåtgärder Söderströmsbron	28	43	56	-13	50%	142	180	179	2	79%	2021
Depå Alkärrshallen	56	69	47	22	118%	106	120	97	23	110%	2020
Anpassning trafikstyrningssystem bef. Tunnelbana	3	64	50	14	6%	17	1 000	850	150	2%	2026
SL Lås	8	45	46	-1	18%	322	401	401	0	80%	2021
Totalt	**2 477**	**5 271**	**5 478**	**-207**	**45%**	**33 162**	**51 869**	**50 643**	**1 226**	65%	

Avvikelse prognos jämfört med budget

Program Roslagsbanans utbyggnad

Prognosen för året överstiger budget med 399 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på tre orsaker. Drygt 120 mkr avser rättning av redovisningsprincip till bruttoredovisning av kommunala investeringsbidrag, vilket godkändes i trafiknämnden februari 2020. Ungefär 70 mkr härrör från fördyringar orsakade av covid-19, främst kopplat till att förseningen av uppskjuten trafikavstängning har föranlett forceringsutgifter för att påskynda entreprenaden för dubbelspårutbyggnad på norra Kårstalinjen. Resterande avvikelse beror på

fördyringar som orsakats av att flera av programmets stora risker har fallit ut, såsom överklagad järnvägsplan för Täby Kyrkby-Kragstalund samt ogynnsamma anbud för installationsentreprenaden och bristfällig projektering avseende Vallentunadepån.

Programmet kommer att gå upp med ett förnyat genomförandebeslut i september 2020, merparten av den utökade utgiften finns upptagen i investeringsplan 2021 (TN maj) och utökningen här är främst covid-19 effekter.

Program Bussdepåer
Prognosen för året överstiger budget med 55 mkr. Avvikelsen beror främst på förseningar i entreprenad nybyggnation av bussdepån i Tomteboda. Entreprenören har försenats i sin entreprenad och följer inte den tänkta framdriften enligt ursprunglig tidplan, vilket lett till att utgifter har förskjutits från år 2019 till 2020-2021. Totalprognosen understiger totalbudget med -139 mkr. Avvikelsen beror på projektet är försenat ett flertal år på grund av att kommunens detaljplan inte vunnit laga kraft. En ny prognos för projekt Enlunda bussdepå har gjorts då projektet utvärderar lösningar som är mer kostnadseffektiva. I investeringsplan 2020 -2029 lades en utökad prognos om 200 mkr till följd av förseningar och fördyringar i projektet, vilken nu är neddragen.

Program Slussen
Prognosen för året understiger budget med 21 mkr. Avvikelsen beror främst på att entreprenaderna avseende projekt teknikutrustning och elkraft Slussen senarelagts. Det finns ingen avvikelse mellan totalprognos och totalbudget.

Program Röda Linjens uppgradering
Prognosen för året understiger budget med 598 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på förskjutning av fordonsleveransen på grund av kvalitetsproblem och att leverantör ej levererat enligt överenskommen tidsplan. Avtalsförhandling pågår för att säkerställa framtida leveranser.
Det finns ingen avvikelse mellan totalprognos och totalbudget.

Program Tvärbana Norr Solnagrenen
Prognosen för året överstiger budget med 21 mkr. Avvikelsen beror på att signalprojektet är försenat på grund av att leverantören inte levererat enligt överenskommen tidplan. Installation av Solnagrenens nya signalsystem var prognostiserats att färdigställas under år 2021, ny prognos för färdigställande är år 2022. Totalprognosen överstiger totalbudget med 33 mkr. Avvikelsen beror på att leverans av det nya signalsystemet förskjutits enligt ovan. Programmet har ett genomförandebeslut på 5 678 mkr vilket täcker prognosökningen.

Program Spårväg City
Prognosen för året understiger budget med 23 mkr. Avvikelsen beror främst på tidigare färdigställande av AGA-depå på Lidingö än budgeterat.

Totalprognosen överstiger totalbudget med 14 mkr. Avvikelsen beror främst på att färdigställandet av AGA-depån på Lidingö blev dyrare än budgeterat. Programmet har ett genomförandebeslut på 4 670 mkr vilket täcker prognosökningen.

Program Kistagrenen
Prognosen för året överstiger budget med 196 mkr. Avvikelsen beror dels på att entreprenader på sträckan Norra Ulvsunda – Bromma flygplats tagit längre tid än budgeterat och därmed blivit dyrare dels att det tillkommit utgifter för ändringsbegäran. Därtill har förskjutning utav fordonsleverans från 2019 till 2020, på grund av kvalitetsproblem hos leverantören, medfört högre utgifter än budgeterat. Totalprognosen understiger totalbudget 4 mkr. Avvikelsen beror på beror på att investeringsutgifter omklassats till kostnader. Dock innebär överprövningen, som tagit 9 månader, av den stora entreprenaden mellan Bromma Flygplats och Helenelund, samt oklarheter gällande sträckningsval i Ärvinge, att det finns en konstaterad risk för fördyring och försening.

Program Saltsjöbanan
Prognosen för året understiger budget med 2 mkr. Avvikelsen beror främst på fördröjning i godkännandeprocessen av förnyat genomförandebeslut vilket försenar uppstart av lokala bulleråtgärder samt fordonsupphandling. Det finns ingen avvikelse mellan totalprognos och totalbudget.

Bussterminal Slussen
Prognosen för året överstiger budget med 160 mkr. Avvikelsen beror på större delbetalningar till Stockholms stad för förvärvet av ny Bussterminal vid Slussen än budgeterat. Arbete pågår att beräkna eventuell avvikelse mellan totalprognos och totalbudget, utifrån att Stockholms stad har aviserat fördyringar.

Nya Spårvägsmuseet
Prognosen för året överstiger budget med 9 mkr. Avvikelsen beror delvis på försenad byggstart 2018, vilket föranledde förskjutningar till 2019-2020. Därtill har drygt 3 mkr i tillkommande utgifter för förlängning av kontraktstid med entreprenör lagts till projektets totala prognos, vilket belastar år 2020. Utöver detta har även installationsentreprenadens ÄTA-utgifter blivit dyrare än beräknat.

Handen bussterminal
Prognosen för året överstiger budget med 29 mkr. Avvikelsen beror främst på att stomentreprenadens färdigställande försenades 2019, vilket i sin tur lett till förskjutning av inredningsentreprenaden. Utgifter har förskjutits från 2019 till 2020-2021. Totalprognosen understiger totalbudget med 4 mkr. Avvikelsen beror på omklassificering av investeringsutgifter till kostnader.

C20-uppgradering
Prognosen för året understiger budget med 259 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på att serieproduktion av fordon för projekt Uppgraderingsåtgärder är framskjuten från 2020 till 2021 beroende på kvalitets- och resursbrist hos leverantören. Det finns ingen avvikelse mellan totalprognos och totalbudget.

Bussterminal Slussen brukarspecifik inredning
Prognosen för året understiger budget med 11 mkr. Avvikelsen beror främst på senareläggning av upphandlingar kopplat till granskning av upphandlingsdokumentation som ska ske tillsammans med Stockholms Stad. Det finns ingen avvikelse mellan totalprognos och totalbudget.

Lilla Lidingöbron
Prognosen för året understiger budget med 11 mkr. Avvikelsen beror på bättre kännedom om upparbetningstakten såsom senareläggning av förberedande arbeten med banunderbyggnad på Ropstensidan och vid station Torsvik samt senareläggning av inköp av växlar. Det finns ingen avvikelse mellan totalprognos och totalbudget.

TB Kanalisation 750 V
Prognosen för året överstiget budget med 4 mkr. Avvikelsen beror på att projektet är förlängt på grund av lotsbrist och behov av att avhjälpa restpunkter.
Totalprognosen överstiger totalbudget med 173 mkr. Avvikelsen beror på att projektet inte är upptaget i investeringsplan 2020 då det var beräknat att avslutas 2019. I investeringsplan 2019 är totalutgiften 173 mkr.

Lågfrekvent underhåll pendeltåg X60
Prognosen för året överstiger budget med 1 mkr. Avvikelse beror i huvudsak på att delar av utfallet för 5 års-underhållspaketet för X60 faller ut 2020 istället för som budgeterat 2021.

Totalprognosen understiger totalbudget med 6 mkr. Avvikelsen beror på att budget var baserad på prisuppgifter från tidigare trafikutövare medan nuvarande trafikutövaren offererat ett lägre pris, dessutom kör fordonen färre utbudskilometer per fordon då det finns fler fordon att tillgå.

Utbyte av hissar och rulltrappor
Prognosen för året understiger budget med 76 mkr. Avvikelsen beror på senare start av upphandlingar än budgeterat och därmed förskjuten start av genomförande. Det finns ingen avvikelse mellan totalprognos och totalbudget.

Utbyggnad av Älvsjö depå
Prognosen för året understiger budget med 4 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på att genomförandearbetet påbörjats senare än budgeterat. Det finns ingen avvikelse mellan totalprognos och totalbudget.

Förstärkning innertak Fridhemsplan
Prognosen för året understiger budget med 22 mkr. Avvikelsen beror på en ny riskbedömning för genomförandet där de oförutsedda riskerna har minskat då kontrakt tecknats för de kommande arbeten som riskerna avsåg.
Totalprognosen understiger totalbudget med 29 mkr.
I maj beslutade Regionfullmäktige om förnyat genomförandebeslut för ombyggnad och upprustning av Fridhemsplans tunnelbanestation till en totalutgift om 346 mkr. Total investeringsprognos uppgår till 317 mkr. Avvikelsen beror på en ny riskbedömning för genomförandet enligt ovan.

Rissne tunnelbanedepå
Prognosen för året understiger budget med 73 mkr. Avvikelsen beror på att planeringsfasen tagit längre tid än beräknat. Systemhandlingen blev klar och granskad under sommaren. Avtal med projektör är nu tecknat och arbete förväntas sättas igång under augusti. Det finns ingen avvikelse mellan totalprognos och totalbudget.

Livstidssäkrade åtgärder X10p fordon
Prognosen för året understiger budget med 45 mkr. Avvikelsen beror på ett tidigt antagande som gjordes innan uppstarten av projektet. Aktuell prognos är baserat på en mer detaljerad planering där flera större arbeten sker först efter år 2020 till skillnad mot ursprunglig plan.

Totalprognosen understiger totalbudget med 50 mkr. Avvikelsen beror på att genomförandebeslut för objektet fattades efter att Investeringsplan 2020 fastställts, varför total omfattning för projektet inte var fastställd vid tidpunkten för budgetunderlag 2020. I Investeringsplan 2021 som beslutades av trafiknämnden i maj är objektet upptaget till en totalutgift på 150 mkr.

Roslagsbanan Lindholmen – Kårsta
Prognosen för året överstiger budget med 42 mkr. Avvikelsen beror på att genomförandebeslut för projekt fattades i november 2019 efter att Investeringsplan 2020 fastställts.

Totalprognosen överstiger totalbudget med 182 mkr. Avvikelsen beror på ovan nämnda orsak. I Investeringsplan 2021 som beslutades av trafiknämnden i maj är objektet upptaget till en totalutgift på 182 mkr.

Banåtgärder Söderströmsbron
Prognosen för året understiger budget med 13 mkr. Avvikelsen beror på att banarbeten skjuts framåt i tiden då det under rådande omständigheter med covid-19 är olämpligt att stänga av trafiken på bron. Totalprognosen överstiger totalbudget med 2 mkr. I Investeringsplan 2021 som beslutades av trafiknämnden i maj är objektet upptaget till en totalutgift på 180 mkr.

Depå Alkärrshallen
Prognosen för året överstiger budget med 22 mkr. Avvikelsen beror på dels på fördyringar kopplade till krav från Länsstyrelsen rörande detaljplanen och ogynnsamma geotekniska förhållanden. Samt även på att projektet genomförs under pågående trafik, vilket inte var planerat. Detta har medfört viss omprojektering, förseningar i byggproduktion och flera provisorier.

Totalprognosen överstiger totalbudget med 23 mkr. Avvikelsen beror på ovan nämnda orsaker. Förnyat genomförandebeslut på 120 mkr är taget i trafiknämnden mars 2020.

Anpassning trafikstyrningssystem befintlig Tunnelbana
Prognosen för året överstiger budget med 14 mkr. Avvikelsen beror på att de förhandlingar trafikförvaltningen för med leverantören av livstidsförlängningen för signalsystem grön linje innebär utbetalningar enligt betalningsplan som inte är budgeterade.

Totalprognosen överstiger totalbudget med 150 mkr. Avvikelsen beror på att genomförd lagstadgad säkerhetsskyddsanalys visar att vissa delar av trafikförvaltningens verksamhet behöver omges av ökade säkerhetsskyddsåtgärder. I Investeringsplan 2021 som beslutades av trafiknämnden i maj 2020 är objektet upptaget till en totalutgift på 1 000 mkr.

4.4 Fastighetsförsäljningar

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

I juli skedde regleringen av depåfastigheten i Hornsberg. Avyttring av fastigheten Kristineberg slott 10 är därmed genomförd enligt överenskommelse med Stockholm stad, till ett belopp på 686 mkr. Saneringskostnader uppgår till 247 mkr, vilket blev något lägre än tidigare prognos. Innerstadsdepån i Hornsberg kommer att ersättas med Tomteboda bussdepå i Solna.

5. Bemanning

Hantering av covid-19 kopplat till trafikförvaltningens uppdrag för kollektivtrafiken samt implementering av arbetssätt kring distansarbete har präglat hela perioden från mars och framåt.

Covid-19 har medfört en beteendeförflyttning i linje med de framåtblickande principer för kompetensförsörjning som finns beskrivna i trafikförvaltningens kompetensförsörjningsplan; exempelvis att resurssätta verksamheten utifrån kompetensbehov och på ett kostnadseffektivt sätt, att arbeta mer i nätverk än i hierarkier samt att möjliggöra en flexibilitet vad gäller arbetstid och arbetsplats.

Ett exempel på detta är de rutiner för återhållsamhet i samband med rekrytering och konsultintag som införts till förmån för att i första hand tillvarata de interna resurserna. En konsekvens av att färre rekryteringar startats har inneburit möjlighet att kunna allokera om interna rekryteringsresurser och därmed minskat inköpsbehovet av externa rekryteringstjänster. Ett annat exempel är ett ökat samarbete över avdelningsgränserna både vad gäller omedelbar krishantering, men också när det gäller det mer långsiktiga arbetet med scenarios, plan för intäktsåtertagande och resursprioriteringar. Vidare har det på kort tid inom förvaltningen etablerats nya flexibla rutiner för hemarbete, digitalt arbetssätt, nya mötesformer med mera.

Fortsatt behöver den "personliga hållbarheten" finnas med på agendan. Hälsa består av många delar; fysisk, mental och social hälsa. I detta ingår även organisatorisk och social arbetsmiljö. Detta blir extra viktigt i en tid av osäkerhet och nya arbetsformer på distans.

Den flexkontorslösning som infördes från och med mars 2020 på grund av trångboddhet, och i väntan på ombyggnad av lokalerna till aktivitetsbaserat kontorsmiljö, har hamnat i skuggan av covid-19.

Mot bakgrund av det ekonomiska läget som covid-19 orsakat råder stor försiktighet kring vilka rekryteringar som startas i samband med avgång. En beredningsgrupp för tillfällig resursomfördelning är skapad för att internt försöka lösa resursbehov där så är möjligt.

En konsekvens av att pågående rekryteringar har pausats samt att nya tillsättningar behöver godkännas av förvaltningschef har ytterligare minskat inköpshovet av externa rekryteringstjänster. Detta i snabbare takt än vad som ursprungligen var planerat när ett inhouse-team av rekryterare tillsattes för att minska beroendet av externa rekryteringsleverantörer.

Under våren har ett utvecklingsarbete påbörjats med att genomföra aktiviteterna i den kompetensförsörjningsplan för trafikförvaltningen som fastställdes innan årsskiftet. Det har bland annat omfattat ett framtagande av avdelningsvisa kompetensplaner och en kartläggning av regelverket kring arbetsmiljö vid distansarbete. En översyn av process från kompetensbehov till resurssättning har påbörjats och i samverkan med våra lokala arbetstagarorganisationer har det slutits

en överenskommelse om förenklade arbetsformer vid tillfälliga utlån eller omfördelning av arbetsuppgifter.

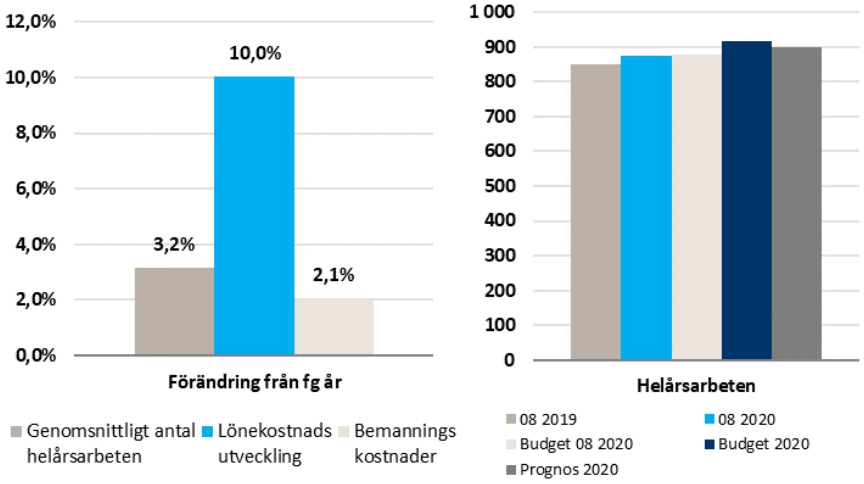
Det totala antalet tillsvidareanställda var vid slutet av augusti 850. Antalet beviljade tjänster vid samma tidpunkt 919 varav 144 tjänster beviljats till följd av konsultväxling. Av dessa har vi i dagsläget rekryterat 136. Mot bakgrund av pågående konsultväxling, vakanser samt nya uppdrag i verksamheten finns ett rekryteringsbehov på 86 heltidstjänster.

Rekryteringen av ny förvaltningschef är klar och David Lagneholm tillträder 1 september.

Personalomsättningen ökar något och ligger vid periodens slut på 12,6 procent.

Mot bakgrund av det ekonomiska läget som covid-19 orsakat råder, som ovan beskrivet, en stor försiktighet kring vilka rekryteringar som startas i samband med avgång. En beredningsgrupp för tillfällig resursomfördelning är skapad för att internt försöka lösa resursbehov när så är möjligt.

Bemanning: Redovisning av helårsarbeten samt löne-och bemanningskostnader



Bemanning – helårsarbeten och kostnadsutveckling

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

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

5.1 Avvikelse helårsarbeten i jämförelse med periodiserad budget

Antalet helårsarbeten per augusti är något lägre än det i budgeten periodiserade antalet. I budget ingår konsultväxling.

5.2 Prognos helårsarbeten i jämförelse med budget

Budget 2020 omfattar full bemanning avseende helårsarbeten, såväl antal som kostnader. Inhyrd personal budgeteras därmed inte. I prognosen är antal helårsarbeten något lägre än budget för helåret. Ambition att kunna rekrytera i planerad takt har sänkts på grund av kostnadsbesparande åtgärder.

5.3 Sjukfrånvaro

Sjukfrånvaron för såväl den korta som den långa sjukfrånvaron ligger stabilt under mål för perioden vilket är positivt. En viss reservation bör göras kopplat till ett eventuellt mörkertal på den korta sjukfrånvaron kopplat till den höga graden av hemarbete i samband med covid-19. För att vidmakthålla en fortsatt låg sjukfrånvaro utvärderas förvaltningens arbetsmiljö- och hälsoarbete i syfte att sätta ett hållbart arbetsliv på agendan.

Tabell: Sjukfrånvaro

Sjukfrånvaromått	Ack utfall 2008	Ack utfall 1908	Förändr %-enh
Procentuell sjukfrånvaro TF	3,4	3,6	*-0,2*
- varav kvinnor	*4,4*	*4,2*	*0,2*
- varav män	*2,4*	*2,8*	*-0,4*

6. Risker och möjligheter

Risken för ett kraftigt minusresultat för helåret 2020 bedöms som mycket hög. Trafikförvaltningen inkl. SL koncernens budget arbetades fram och beslutades före den samhällskris som pågår i Stockholm och världen till följd av covid-19. Resandeunderlaget inom regionen har under mars och till mitten av augusti sjunkit med 50-60 procent och beräknas vara på en låg nivå så länge som restriktionerna om smittspridning kvarstår och resenärerna uppmanas att inte åka kollektivtrafik. Ett omfattande scenarierarbete visar att covid-19 med stor sannolikhet kommer att innebära stora konsekvenser för trafikförvaltningens uppdrag, ekonomi, trygghets- och säkerhetsarbete, upphandlingsprocesser, investeringsplanering och trafikutbud.

Trafikförvaltningens ambition är att kollektivtrafiken ska vara ryggraden i samhället och att resenären ska känna förtroende att resa med kollektivtrafiken. Möjligheterna är enorma men att vara uppe på 3 miljoner påstigande en vardag i slutet av året eller ens under 2021 kommer med stor sannolikhet inte att ske. Investeringsprogram riskerar att försenas på grund av till exempel resurs- och materialbrist och beroendet till utländska leverantörer vars gränser är stängda.

7. Ledningens åtgärder

Tillsammans med medarbetare och chefer har trafikförvaltningens ledning fokuserat på att hantera de ekonomiska och verksamhetsmässiga effekterna av pandemin med fokus på att klara trafiken och basverksamheten. Det omfattande bortfallet av biljettintäkter kommer att kräva kraftfulla åtgärder inom verksamheten, t.ex. anpassning av trafikutbud och effektivisering av administration. Förändringar som konsekvensanalyseras inför budget 2021. Samtidigt har förvaltningen fortsatt att utveckla verksamheten med tonvikt på ökad styrning och ökad effektivitet i grunduppdraget, i enlighet med verksamhetsplanen (VP 2020). Under rubriken verksamhetsutveckling nedan beskrivs några interna aktiviteter och i bilaga till tertialrapporten finns en sammanfattande lägesbeskrivning av VP2020 uppdrag och aktiviteter där också flera uppdrag och aktiviteter färdigmarkerats och avslutats, några aktiviteter har pausats till följd av covid-19.

Intern styrning och kontroll
Under perioden har internkontrollarbetet fokuserats på att fortsatt stärkas inom områdena konsultanskaffning, bokslutsprocessen och biljettintäkter. Vidare pågår arbete med att integrera den systematiska riskhanteringen i verksamhetens processer för att stödja verksamhetsbeslut och förvaltningens uppföljning mot beslutade mål. Trafikförvaltningens väsentliga risker och åtgärder har diskuterats i ledningen. Ett risk- och revisionsutskott har etablerats i verksamheten som ska tillhandahålla och behandla risker och revisionsfrågor.

Internrevisionen har färdigställt en granskning om investeringsstyrning på trafikförvaltningen, specifikt inriktad på processerna för projekturval samt ändringshantering i projekt. Internrevisionen har vidare färdigställt utredningar med anledning av inkomna orosanmälningar angående hantering av personuppgifter, konsultjäv samt misstänkta säkerhetsbrister hos C30.

Covid-19
Fokus under pågående pandemi är att upprätthålla trafiken, basverksamheten och säkra driftspåverkande upphandlingar och projekt. Uppdraget att säkerställa en robust och anpassad kollektivtrafik i regionen under pågående pandemi har varit största prioritet. Många delar av verksamheten har situationsanpassats till det nya läget, bland annat har ersättningsmodellerna för befintliga trafikavtal kompletterats med nya interimistiska avtal. Folkhälsomyndighetens rekommendation att säkerställa lämpliga åtgärder för att undvika smittspridning av covid-19 har inneburit en omfattande kommunikation från SL med uppmaningen till resenärer att endast resa kollektivt om det är nödvändigt. Trafikförvaltningen har också satt igång flera arbeten för att analysera effekterna ekonomiskt och verksamhetsmässigt av covid-19 för såväl 2020 som inför budget 2021. Tre fokusområden har utkristalliserats:

1. Återtagande av intäkter, det vill säga planera för, initiera och följ upp de aktiviteter som krävs för att stegvis och så snabbt förutsättningarna medger återfå resenärer och intäkter. Fokus är att skapa trygghet kopplat till trängsel och få tillbaka betalande resenärer men också att förstå det nya normala efter covid-19. Här ingår även arbetet med intäktssäkring på buss, det vill säga de som åker med busstrafiken betalar för sig.

2. Analysera kostnadssituationen utifrån ett lägre resande samt föreslå besparingar inom administration, köpt trafik och underhåll. Förslagen konsekvensanalyseras under hösten utifrån resenärs-, intäkts- och ett systemperspektiv. Konsekvenser för investeringsverksamheten måste också analyseras/bedömas.
3. Prioritera, utifrån ett ansvarsfullt sätt, planerade uppdrag och aktiviteter i VP 2020 och inför VP 2021.

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

Implementering av ny huvudprocesskarta fortsätter enligt plan och ska bidra till att stärka det tvärfunktionella arbetssättet och öka medarbetares förståelse för sin roll i helheten. Arbetet att stärka området leda och styra, ny åtgärdsvals- och investeringsprocess samt förbättrad tillgångsförvaltning (f.d. kontroll på anläggning) har fortsatt under årets andra tertial. Den förbättrade tillgångsförvaltningen syftar till att säkerställa att trafikförvaltningens tillgångar i form av spåranläggning och spårfordon omhändertas så att skick och värde säkerställs. Fortsättningen av året har också inneburit en milstolpe i arbetet med att förbättra avtalsuppföljningen för trafikavtal. Förbättringarna skapar goda möjligheter till ett mer systematiskt, kvalitativt, enhetligt samt effektivt arbetssätt när det gäller uppföljning av trafikavtal.

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

Trafikförvaltningen har fortsatt arbetet med att ta fram en effektiviseringsplan med fokus på effektiviseringar inom administration och arbetssätt. Arbetet redovisas i ett separat yttrande över promemoria: Effektiv administration inom Region Stockholm.

8. Nämnd-/styrelsebehandling

Delårsrapporten per augusti 2020 behandlas av trafiknämnden den 22 september 2020.

Stockholm 2020-09-14

David Lagneholm
Förvaltningschef

Catarina Strömsten-Falkenmark
Avdelningschef

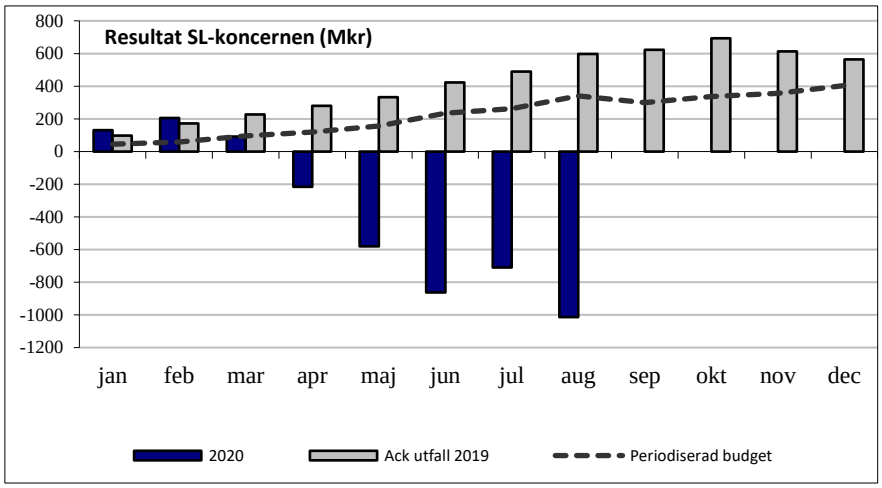
Bilagor
1 -2 Specifikationer för SL och WÅAB
3 Utökad analys avseende biljettintäkter i SL-trafiken och i WÅAB-trafiken
Investeringar, specificerade
Investeringar, ospecificerade
A1 Uppdrag, återrapportering av
A2 Aktiviteter, återrapportering av
Plan för intern kontroll 2020, delårsrapportering

Trafiknämnden/trafikförvaltningen

Bilaga 1-3 specifikationer till Delårsrapport per augusti 2020

1. SL-koncernen
2. WÅAB
3. Utökad analys avseende biljettintäkter i SL-trafiken och i WAÅB-trafiken

Bilaga 1 - SL-koncernen



Resultaträkning Mkr	Ack utfall 2008	Ack budget 2008	Avvik utf-bu 2008	Ack utfall 1908	Föränd fg år %	Prognos 2020	Budget 2020	Avvik PR-BU	Bokslut 2019	Ack utfall 2008*
Verksamhetsanslag	6 450	6 450	0	6 255	3,1%	9 675	9 675	0	9 382	6 457
Biljettintäkter	3 904	6 110	-2 206	5 776	-32,4%	5 766	9 325	-3 560	8 829	3 904
Uthyrning fordon	929	924	4	925	0,4%	1 392	1 388	3	1 388	929
Uthyrning lokaler	575	580	-4	558	3,1%	860	869	-9	848	575
Reklam	237	240	-2	292	-18,7%	357	419	-62	451	237
Övriga intäkter	1 403	721	683	712	97,0%	1 750	1 073	677	1 310	1 474
Verksamhetens intäkter	**13 499**	**15 024**	**-1 525**	**14 517**	**-7,0%**	**19 800**	**22 750**	**-2 950**	**22 207**	**13 577**
Personalkostnader	-15	-15	0	-15	5,2%	-21	-23	2	-33	-15
Köpt trafik (AB SL)	-8 851	-9 076	224	-8 567	3,3%	-13 531	-13 900	369	-13 139	-8 851
Köpt trafik (WÅAB)	-283	-309	26	-279	1,5%	-424	-426	2	-381	-283
Drift och underhåll	-1 612	-1 432	-179	-1 397	15,4%	-2 536	-2 208	-327	-2 320	-1 612
Övriga kostnader	-1 347	-1 362	15	-1 273	5,8%	-2 095	-2 061	-33	-2 129	-1 429
Verksamhetens kostnader	**-12 109**	**-12 194**	**86**	**-11 531**	**5,0%**	**-18 606**	**-18 618**	**13**	**-18 001**	**-12 191**
Avskrivningar	-2 082	-2 183	101	-2 037	2,2%	-3 197	-3 276	79	-3 100	-2 082
Finansnetto	-322	-306	-16	-351	-8,2%	-481	-451	-30	-544	-329
Resultat	**-1 014**	**340**	**-1 354**	**598**		**-2 484**	**404**	**-2 888**	**563**	**-1 025**

Inklusive verksamhetsinterna intäkter och kostnader.

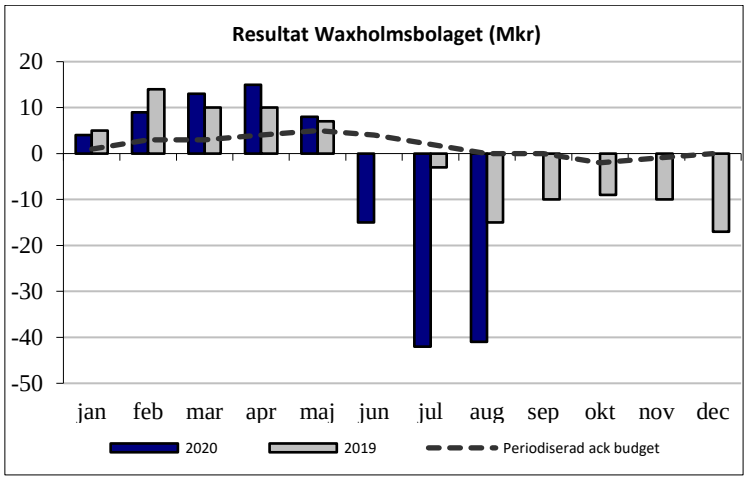
Från och med juli 2019 är Waxholmsbolaget (WÅAB) ett helägt dotterbolag till AB SL räknat från januari 2019.

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

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

Investeringar SL-koncern, mkr	Årets utgift 2008	Prognos 2020	Budget 2020	Avvik PR-BU	Upparb UTF/BU
Specificerade investeringar	2 395	4 834	5 396	-561	44%
Ospecificerade investeringar	629	1 270	1 579	-309	40%
SL-koncern Totalt	**3 023**	**6 104**	**6 974**	**-870**	**43%**
Varav ersättningsinvesteringar	*785*	*1 787*	*2 363*	*-576*	*33%*

Bilaga 2 – Waxholmsbolaget (dotterbolag till AB SL)



Resultaträkning Mkr	Ack utfall 2008	Ack budget 2008	Avvik utf-bu 2008	Ack utfall 1908	Föränd fg år %	Prognos 2020	Budget 2020	Avvik PR-BU	Bokslut 2019
Verksamhetsanslag	269	269	0	253	6,1%	403	403	0	380
Biljettintäkter	43	78	-35	69	-37,3%	44	90	-46	79
Övriga intäkter	37	100	-64	73	-49,9%	72	131	-60	102
Verksamhetens intäkter	**348**	**447**	**-99**	**395**	**-11,8%**	**518**	**624**	**-106**	**561**
Personalkostnader	0	0	1	0	-169,0%	0	-1	0	-1
Köpt trafik	-284	-309	25	-282	0,8%	-423	-426	3	-383
Drift och underhåll	-54	-83	29	-75	-28,8%	-94	-117	23	-112
Övriga kostnader	-17	-19	1	-18	-4,2%	-26	-28	2	-29
Verksamhetens kostnader	**-355**	**-411**	**57**	**-376**	**-5,6%**	**-542**	**-571**	**29**	**-524**
Avskrivningar	-32	-34	2	-33	-1,2%	-49	-52	2	-51
Finansnetto	-1	-1	-1	-1	44,3%	-2	-1	-1	-2
Resultat	**-41**	**0**	**-41**	**-15**		**-75**	**0**	**-75**	**-17**

Inklusive verksamhetsinterna intäkter och kostnader.

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

Investeringar WÅAB, mkr	Årets utgift 2008	Prognos 2020	Budget 2020	Avvik PR-BU	Upparb UTF/BU
Nyinvesteringar	5	13	15	-1	37%
Ersättningsinvesteringar	1	21	39	-18	2%
WÅAB totalt	**6**	**35**	**54**	**-19**	**11%**

Bilaga 3

Utökad analys avseende biljettintäkter i SL- trafiken

Utveckling biljettintäkter

Det lägre resandet till följd av situationen med covid-19 har lett till stora effekter för biljettintäkterna. För januari-augusti 2020 uppgår biljettintäkterna till 3 861 mkr, vilket är -2 171 mkr lägre än budget (-36,0 procent). Augusti månad står enskilt för -379 mkr av avvikelsen. Jämfört med 2019 är nedgången -1 846 mkr, motsvarande -32,3 procent.

Den 3 januari 2020 genomfördes en höjning av biljettpriserna på i genomsnitt cirka 4,5 procent samtidigt som ett harmoniserat pris på enkelbiljetter[1] infördes.

Analys utfall mot budget

Ackumulerade biljettintäkter januari till augusti är -2 171 mkr lägre än budget, motsvarande -36,0 procent.

Under årets två inledande månader var biljettintäkterna i nivå med budget för att under mars månad sjunka kraftigt i samband med bland annat Folkhälsomyndighetens rekommendationer om resande och trängsel. Totala intäkter minskade till en nivå under hälften av budget och har påföljande månader ökat mycket marginellt, samtidigt som en liten uppgång i resandet syns.

I samband med att det dagliga pendlandet har minskat för de resenärer som har möjlighet att jobba hemma har också försäljningen av periodbiljetter gått ned. En överströmning har skett från 30-dagarsbiljetter till enkelbiljetter då det är mer ekonomiskt fördelaktigt för resenärer som gör färre resor. Efterfrågan på längre periodbiljetter, 90-dagarsbiljette och årsbiljetter, har också minskat betydligt.

Totalt minskar biljettintäkter från periodbiljetter med -1 419 mkr (-34,2 procent).

30-dagarsbiljetter står för större delen, -1 192 mkr (-28,3 procent). Försäljningen av antal biljetter har gått ner till ca 40 procent av det normala och det märks ännu ingen tydlig ökning. En analys i våras[2] visar

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

2) Analys av valideringsdata som KTH hjälpt Trafikförvaltningen med.

att de som fortfarande köper 30-dagarsbiljett reser på biljetten i nästan samma omfattning som innan pandemin. De som måste pendla fortsätter att göra det medan många av de som reser mindre har slutat att köpa den typen av biljett.

Långa periodbiljetter (års-, 90-dagarsbiljetter och biljetter i skol- och fritidssortimentet) understiger budget med -32 mkr (-4,2 procent). Periodbiljetter periodiseras vilket innebär att intäkten fördelas över hela biljettens giltighet. En större försäljning av årsbiljetter än väntat i början av året har därför fortfarande en positiv effekt på jämförelsen, +30 mkr (+9,7 procent). Intäkter från biljetter till skolungdomar understiger budget med -15 mkr (-6,1 procent), där nedgången uppstått senaste månaderna och främst gäller nyförsäljning av så kallade fritidsbiljetter, som gäller utanför skoltid.

Korta periodbiljetter (24-, 72-timmars och 7-dagarsbiljetter) står för den största negativa avvikelsen procentuellt sett, -195 mkr (-72,7 procent). Detta är biljettyper som i stor utsträckning används av tillfälliga besökare, en grupp som minskat.

Enkelbiljetter inklusive reskassa understiger totalt sett budget med -708 mkr (-39,7 procent). Nedgången i mars innebar en kraftig minskning av antalet sålda enkelbiljetter till cirka 50 procent av normalt. Efterfrågan har sedan ökat successivt till en nivå som i augusti överstiger 2019. För reskassa innebär påstigande genom bakdörr i bussar att valideringsmöjlighet saknas och för de resenärer som inte reser vidare med annat trafikslag där validering sker, har det resulterat i ett intäktsbortfall.

Tabell: ackumulerad avvikelse för biljettintäkter 2019 mot budget respektive föregående år. Avvikelserna är grupperade utifrån volym, pris och övrigt.

Förklaringsposter aug 2020, mkr	Ack mot budget	Ack mot 2019
Volym (antal biljetter och resande)	-2 309	-2 089
Pris (biljettpris, sortiment, val av biljettyp, mix)	173	267
Övrigt	-36	-24
Summa förklaringsposter	**-2 171**	**-1 846**

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

Volym

I stort sett hela avvikelsen mot budget är ett resultat av den betydande resandeminskning som skett sedan andra veckan i mars till följd av coronapandemin.

Pris

Prisrelaterade effekter inklusive mixförändringar står för en positiv avvikelse mot budget på +173 mkr.

Övrigt

Övriga förklaringsvariabler uppgår till -36 mkr.

Effektivitet

För att minska smittorisken används sedan mitten av mars inte längre framdörrarna för påstigning i buss. Av samma anledning sker inte heller konduktörsvisering på Spårväg City och på Lidingönbanan. Under våren har även de systematiska biljettkontroller som normalt genomförs pausats och biljettkontrollanternas arbetsuppgifter förändrats till att informera om distansering, att rapportera trängsel samt beivra konstaterat fusk. Åtgärderna har resulterat i intäktsbortfall. Dels att det inte är möjligt för resenärer att validera sin biljett i fordonet vilket i sin tur innebär att resenärer med reskassa inte har möjlighet att betala för sig. Dels har uteblivna kontroller medfört att biljettfusket ökat kraftigt, främst i buss. Under augusti månad genomfördes drygt 80 000 kontroller vilket resulterade i att cirka 3 400 resenärer fick tilläggsavgift då giltigt färdbevis saknades. Samma månad 2019 utfördes ungefär fem gånger fler kontroller men med färre tilläggsavgifter utfärdade.

Sedan mitten av juni har biljettkontrollerna gradvis återupptagits i hela trafiken. Arbetssättet har anpassats för att undvika smittspridning och kontroller görs till exempel inte ombord på fordon, utan vid på- och avstigning respektive in- och utpassering genom spärrar. Att försöka hitta lösningar för att tillåta påstigning genom framdörrar utan att äventyra chaufförernas hälsa, till exempel plexiglas, pågår.

Arbetet med att utveckla ett nytt biljettsystem för att ersätta det befintliga omfattar flera pågående projekt och fortgår enligt plan. Det kommer bland annat möjliggöra resor med betalkort. En pilot för detta pågår och lansering beräknas ske under 2020. Möjligheten att resa med betalkort innebär att SL:s biljettförsäljning i egna kanaler stärks vilket på sikt leder till lägre försäljningsomkostnader.

SL-appen fortsätter att utvecklas. Sedan hösten 2019 är det möjligt att köpa 24-timmarsbiljett i mobilen och sedan slutet av mars finns även 72-timmarsbiljett i utbudet. Arbetet med att erbjuda 30-dagarsbiljett via app pågår och förväntas lanseras under 2020.

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

Analys mot föregående år

Biljettintäkterna är -1 846 mkr lägre än föregående år, motsvarande en nedgång med -32,3 procent. Efter två inledande starka månader sjönk biljettintäkterna under mars månad till en nivå på ungefär motsvarande hälften av föregående års nivå.

Volym

Volymrelaterade faktorer påverkar jämförelsen mot föregående år med -2 089 mkr. Orsaken är det kraftigt minskade resandet till följd av situationen med covid-19. SL har följt Folkhälsomyndighetens rekommendationer och uppmanat resenärer att undvika att resa i den mån det går, med särskilt fokus på de som är över 70 år eller tillhör en riskgrupp.

Pris

Prisrelaterade effekter inklusive mixeffekter till följd av förändrade biljettval och resandemönster uppgår till +267 mkr.

I inledningen av januari höjdes priset på biljetter med i genomsnitt 4,5 procent. Samtidigt infördes ett enhetligt pris för enkelbiljetter vilket innebar att priset för biljetter köpta med reskassa höjdes medan priset för övriga enkelbiljetter sänktes. Samtidigt som SL:s taxa justerades höjde även Kollektivtrafikförvaltningen i Uppsala län (UL) priset på sina biljetter.

Övrigt

Övriga förklaringsposter uppgår till -24 mkr.

Den totala skulden till resenärerna för reskassa uppgår vid utgången av augusti till 451 mkr. Det är en minskning sedan utgången av april och innebär att resandet med reskassa under perioden är större än det sammantagna beloppet som laddats för reskassa. Saldot innehåller även kvarvarande saldo på kort som till exempel tappats eller glömts bort.

Utökad analys avseende biljettintäkter i WÅAB-trafiken

Utveckling biljettintäkter

För perioden januari-augusti 2020 uppgår biljettintäkterna till 42,9 mkr vilket är -35 mkr lägre än budget, motsvarande -45 procent. Avvikelsen är främst hänförlig till situationen med covid-19, där lägre resande påverkat intäkterna med uppskattningsvis -33 mkr. Avvikelsen är även en effekt av införande av SL-taxa under lågsäsong i hela Skärgården, där den negativa effekten underskattats i budget, uppskattningsvis -2 mkr.

Jämfört med 2019 är intäkterna -25,6 mkr lägre, motsvarande -37 procent. Effekten av situation covid-19 och införandet av SL-kort i hela skärgårdstrafiken är de huvudsakliga orsakerna även här. Den prishöjning som gjordes i inledningen av januari 2020 har en positiv effekt på avvikelsen.

Analys utfall mot budget

Den enskilt största påverkan av biljettintäkterna är påverkan av covid-19 och det lägre resandet. Sjötrafik har ingått i Trafikförvaltningens kampanjarbete för minskat resande och har haft reducerat antalet platser ombord med cirka 50 procent för att förhindra smittspridning.

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

En ytterligare faktor kan vara prisrelaterad. Nya priser infördes från 1 januari. Prisökningen på +18 procent inkluderade en retroaktiv höjning från 2017. Detta tillsammans med en harmonisering av rabatterade priser för synkning med SL-taxor summerade totalt till en nettoprishöjning på +14 procent. Priseffekt antas vara begränsad då volym och produktmix är stabil jämfört med budgetantaganden.

Analys mot föregående år

I likhet med jämförelse mot budget understiger intäkterna föregående år väsentligt och främsta avvikelse hänförs till covid19-effekt. Årets biljettintäkter för perioden januari till augusti uppgår till 42,9 mkr jämfört med 68,5 mkr 2019, en avvikelse på -25,6 mkr. Enbart perioden juni till

augusti, högsäsong för skärgårdstrafiken, har en avvikelse på -17,8 mkr motsvarande -70 procent jämfört med motsvarande sommarperiod förra året.

Statistik visar att resandetrenden jämfört mot föregående år bröts från positiv till starkt negativ from vecka 12 i mars. Under april ökade den negativa avvikelsen och flerdubblade till följd av coronasituationen. Perioden april till juli hade ett minskat resande med över 40 procent medan trenden avmattades under augusti som hade en minskning med cirka 30 procent.

Det är framför allt avvikelsen för taxebiljetterna, som köps vid varje enskild resa, som slår på intäkterna, -23,1 mkr jämfört med föregående år. Periodbiljetterna avviker med -2,1 mkr och ö-kort med -0,1 mkr.

Region Stockholm

Diarienummer
RS 2020-0088

Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

Plan för intern kontroll 2020, delårsuppföljning

Delår 2020

Innehållsförteckning

1 Bakgrund 3

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

3 Intern kontroll 6
3.1 Styr- och kontrollmiljö 6
3.2 Riskbedömning, åtgärder och kontrollaktiviteter 7
3.2.1 Förändrade förutsättningar för intern kontroll 7
3.2.2 Analys och slutsatser 7
3.3 Information och kommunikation 8
3.4 Övervakning och uppföljning 8
3.4.1 Efterlevnad av styrande dokument 8
3.4.2 Hantering av brister och avvikelser 9

4 Sammanställning av risker 10

1 Bakgrund

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

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

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

Region Stockholm har, utifrån kommunallagen, beslutat om riktlinjer för intern kontroll för Region Stockholm, RS 2019-0866. Riktlinjens krav på intern kontroll förtydligas i Stödet och i de anvisningar för arbetet med verksamhetsplanen samt för tertial-, delårs- och årsrapporteringen som publiceras i Ekonomihandboken på intranätet.

2 Sammanfattning

2.1 Arbetet med intern kontroll

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

Trafikförvaltningen arbetar i enlighet med ”Riktlinje för intern kontroll för Region Stockholm (RS2019-0866, RS2019-0829)” från 2019. Enligt trafikförvaltningens rutin för framtagande av plan för intern kontroll för ett visst verksamhetsår görs riskanalyser både på avdelningsnivå i verksamheten och av trafikförvaltningens ledningsgrupp avseende övergripande styrningsfrågor och med syftet att redovisa ledningens risktolerans. Arbetet utförs enligt samma tidplan som för verksamhetens verksamhetsplanering.

För det aktuella verksamhetsåret finns ett riskregister sammanställt avseende trafikförvaltningens mest väsentliga risker. Kontroller och åtgärder är framtagna för att hantera dessa risker och de följs löpande upp med syfte att följa upp att kontroller och åtgärder för riskhantering fungerar tillfredsställande inom trafikförvaltningens verksamhet. Genom den tertialvisa ledningsrapporteringen görs uppföljning som redovisas i särskild ordning till regionledningskontoret och trafiknämnden.

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

En gemensam sektion för risk och internkontroll är på plats sedan hösten 2019 och vilket innebär att arbetet med att vidareutveckla riskhantering och internkontroll inom trafikförvaltningen har påbörjats. Sektionen arbetar med att utveckla och ta fram rutiner och instruktioner avseende risk och internkontroll med utgångspunkt från Regionens riktlinje för att mer i detalj konkretisera arbetet med risk och internkontroll inom trafikförvaltningen.

Utbildningar har genomförts i verksamhetens ledningsgrupper för att beskriva arbetet som pågår med att stärka riskhantering och internkontroll inom trafikförvaltningen. Ytterligare utbildningar kommer genomföras framöver.

Ett internt risk- och revisionsutskott har etablerats med syfte att stödja förvaltningens ledningsgrupp samt att leda och utvärdera arbetet med risk och internkontroll inom förvaltningen. Vidare planeras en risk och intern kontroll kommitté att inrättas. Kommittén ska stödja och följa upp riskhantering och internkontroll arbetet som bedrivs inom trafikförvaltningen för att bidra till att arbetet fungerar effektivt och att risker hanteras samt säkerställa en tvärfunktionell dialog rörande riskhanteringen. Kommittén är planerad att bemannas av riskkoordinatorer utsedda av respektive avdelningschef och processägare. Kommitténs arbete kommer ledas av sektion risk och

internkontroll. Kommittén kommer eskalera risker i behov av strategisk hantering och uppföljning till risk- och revisionsutskottet.

Trafikförvaltningens samlade bedömning är att det planerade arbetet med att utföra den interna kontrollen under perioden inte har påverkats av covid-19. Trafikförvaltningens bedömning är även att covid-19 inte kommer påverka arbetet med att utföra den interna kontrollen som förväntat framöver.

2.2 Resultat och analys från riskbedömningen

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

Ledningsgruppen tar beslut om vilka av identifierade risker som bedöms ha störst verksamhetsövergripande påverkan där åtgärder alternativt kontroller behöver följas upp under kommande verksamhetsår varvid dessa risker ingår i trafikförvaltningens riskregister och som en del i Plan för intern kontroll.

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

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

Trafikförvaltningens bedömning är att riskerna inte har förändrats med avseende på covid-19. I merparten av förvaltningens kontroller och åtgärder har arbetet genomförts som planerat. Inom vissa områden har dock utvecklingsarbetet begränsats något med anledning av påverkan av covid-19 då verksamheten har behövt omprioritera sina resurser.

3 Intern kontroll

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

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

Intern kontroll inom Region Stockholm regleras i riktlinjen för intern kontroll RS 2019-0866 och utgår från COSO-modellen, detta innebär att arbeta systematiskt med att förutse risker och möjligheter och att proaktivt hantera och kommunicera dessa. De fem komponenterna i COSO-modellen är:

- Styr- och kontrollmiljö
- Riskbedömning
- Kontroller och åtgärder
- Information och kommunikation
- Övervakning och uppföljning.

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

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

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

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

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

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

3.1 Styr- och kontrollmiljö

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

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

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

3.2 Riskbedömning, åtgärder och kontrollaktiviteter

3.2.1 Förändrade förutsättningar för intern kontroll

Trafikförvaltningen genomför löpande riskbedömningar avseende frågor som rör en ändamålsenlig och effektiv verksamhet, efterlevnad av tillämpliga lagar och förordningar samt finansiell rapportering. Prioritering görs av riskerna baserat på riskernas typ och uppskattade konsekvenser.

Trafikförvaltningen har genomfört riskanalyser i anslutning till arbetet med verksamhetsplanen för 2020. Dessa riskanalyser har legat till grund för det riskregister som är en del av plan för intern kontroll för 2020.

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

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

Trafikförvaltningen arbetar i enlighet med ”Riktlinje för intern kontroll för Region Stockholm (RS2019-0866, RS2019-0829) ” från 2019. Enligt trafikförvaltningens rutin för framtagande av plan för intern kontroll för ett visst verksamhetsår görs riskanalyser både på avdelningsnivå i verksamheten och av trafikförvaltningens ledningsgrupp avseende övergripande styrningsfrågor och med syftet att redovisa ledningens risktolerans. Arbetet utförs enligt samma tidplan som för verksamhetens verksamhetsplanering.

Trafikförvaltningens samlade bedömning är att det planerade arbetet med att utföra den interna kontrollen under perioden inte har påverkats av covid-19. Trafikförvaltningens bedömning är även att covid-19 inte kommer påverka arbetet med att utföra den interna kontrollen som förväntat framöver.

3.2.2 Analys och slutsatser

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

Risk: Bristande kontroll och underhåll på anläggningar och fordon

Bristande kontroll på anläggning och fordon kan medföra risk för en underhållsskuld som kan ge effekt på tillförlitligheten i trafiken. För att hantera risken är åtgärd

framtagen för att utveckla arbetssätt och systemstöd. Leverablerna följs upp enligt aktiviteten ”Kontroll på anläggningen” och följs upp tertialsvis.

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

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

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

· Utarbeta tydliga leverabler och passagekriterier mellan olika steg i investeringsprocessen

· Utveckla styrning av projekt på trafikförvaltningen

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

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

3.3 Information och kommunikation

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

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

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

3.4 Övervakning och uppföljning

3.4.1 Efterlevnad av styrande dokument

Trafikförvaltningen arbetar i enlighet med Riktlinje för intern kontroll för Region Stockholm(RS2019-0866, RS2019-0829) från 2019 och det pågår även ett arbete med att utveckla och ta fram rutiner och instruktioner avseende risk och internkontroll med utgångspunkt från Regionens riktlinje för att mer i detalj konkretisera arbetet med risk och internkontroll inom trafikförvaltningen.

3.4.2 Hantering av brister och avvikelser

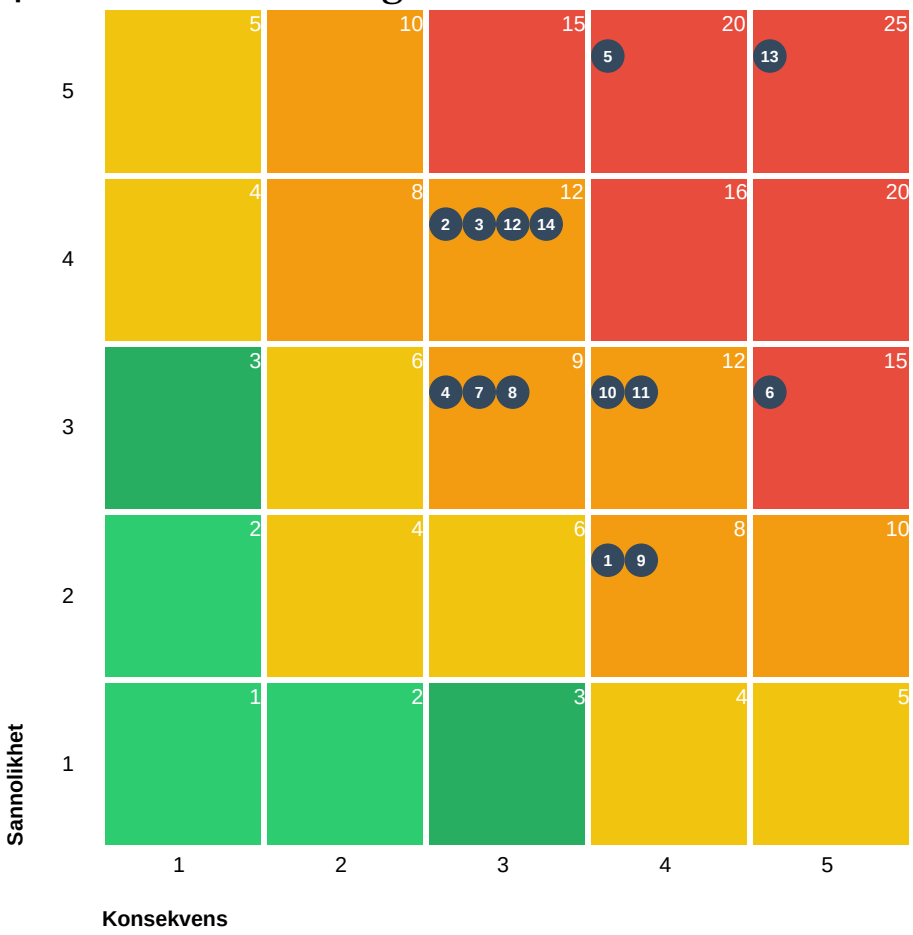
Trafikförvaltningens internrevision utför särskilda granskningar av efterlevnaden av intern styrning och kontroll inom förvaltningen och att föreslagna förbättringsåtgärder genomförs.

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

Regionrevisorernas samlade bedömning avges i årsrapporten.

Uppföljning av Trafikförvaltningens risker i riskregistret som är en del av Plan för intern kontroll har genomförts som planerat.

4 Sammanställning av risker



3 Mycket hög risk 11 Hög risk Totalt: 14

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

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

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

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

INVESTERINGSUTFALL 2020 TRAFIKNÄMNDEN

Bilaga Trafikinvesteringar, ospec

Investeringar >50 mkr <100 mkr

Region Stockholm

Period 2020-08-31

Mkr	Årets investeringsutgifter (mkr)					Total utgift (mkr)				
	Utfall 2020 jan-aug	Prognos 2020	Budget 2020	Avvikelse 2020	Upparbet-ningsgrad 2020 %	Total ack. Utfall	Total prognos	Total budget 2020	Beslut	Total upparb grad %
Ospecificerade investeringar >50 mkr <100 mkr										
Ombyggnad av Botkyrka busstvätthall	34,3	51,6	41,5	10,1	82,7%	53,1	97,4	71,0	97,5	74,8%
TB-Permanent luftkonditionering i C20 hytter	0,0	12,8	5,1	7,7	0,6%	3,2	93,6	59,6	93,6	5,3%
Ombyggnad av Märsta busstvätthall	5,6	15,6	29,3	-13,7	19,2%	17,7	91,1	80,1	91,3	22,1%
Fullskaletest barriärer	4,1	4,8	36,1	-31,3	11,3%	21,1	89,4	91,2	89,4	23,1%
Ombyggnad av Norrtälje busstvätthall	13,1	31,8	30,5	1,3	43,0%	27,4	87,3	82,9	87,3	33,1%
(SpvC) A36 fordon 2 st	3,2	57,9	55,0	2,9	5,8%	25,3	80,0	79,9	80,0	31,6%
Kabel (läckkabel) för radiodistribution i spårtunnlar	7,4	20,0	20,0	0,0	36,9%	37,9	75,0	75,0	75,0	50,5%
Högvärdeskomponenter X60B - 5-års underhåll	20,4	22,5	0,0	22,5	0,0%	20,4	70,0	0,0	70,0	0,0%
Provisorisk depå Okvista	0,3	0,3	0,0	0,3	0,0%	66,9	66,9	38,2	67,0	175,0%
Maskinell validering av mobila biljetter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	59,7	60,0	60,0	60,0	99,5%
Nytt fartyg (0550), Inv	1,4	1,4	0,0	1,4	0,0%	59,0	59,0	58,8	60,0	100,3%
Kontaktlös betalning	17,1	17,1	5,1	12,0	334,3%	57,0	57,0	57,1	57,0	99,8%
Södertälje C	1,8	5,0	25,0	-20,0	7,0%	3,6	55,0	57,0	55,0	6,4%
Flytt av norra signalteknikrum Slussen	5,7	9,4	1,8	7,6	323,6%	50,3	54,6	40,7	54,6	123,6%
903060 - Solöga och Vindöga	0,2	20,1	20,7	-0,6	1,0%	19,4	39,5	48,6	54,5	40,0%
69950200 - TG TMSL Kameraprojekt fas 3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	50,1	50,1	50,1	50,2	100,0%
501982 - TB - Ny spårgående kran	9,4	18,8	15,0	3,8	62,5%	9,9	50,0	30,0	50,0	32,9%
Summa investeringsutgifter TF, SL, WÅAB	**124**	**289**	**285**	**4**	**43%**	**582**	**1 176**	**980**	**1 192**	**59%**

Bilaga 3: Trafikinvesteringar 2020-2029

Region Stockholm

Trafikförvaltningen

Bilaga Trafikinvesteringar, spec

Mkr	Dnr	Status	Utfall 2020 jan-aug	Prognos 2020	Budget 2020	Avvikelse 2020	Avvikelse 2020 (%)	Upparbet-ningsgrad 2020 (%)	Total ack. utfall	Total prognos	Total budget Inv.plan 2020	Avvikelse total	Avvikelse total (%)	Total upp-arbetnings-grad (%)	Färdig-ställande (år)
1. Investeringar Trafiknämnden/Trafikförvaltningen															
1.1. Genomförandebeslut regionfullmäktige															
1.1.1 Nyinvesteringar > 100 mkr															
Program Roslagsbanans utbyggnad	LS 2016-0526	Pågående	675,4	1 108,8	709,5	399,2	56,3%	95,2%	7 773,1	10 450,0	9 643,8	806,2	8,4%	80,6%	2026
Program Bussdepåer	LS 1409-1055	Pågående	260,8	423,0	368,2	54,7	14,9%	70,8%	3 119,8	3 909,9	4 048,3	-138,4	-3,4%	77,1%	2025
Program Slussen	LS 1403-0374	Pågående	2,2	19,7	40,2	-20,5	-51,0%	5,4%	378,6	439,1	438,6	0,4	0,1%	86,3%	2023
Program Röda linjens uppgradering	RS 2019-0885	Pågående, förnyat beslut	323,8	916,0	1 514,2	-598,2	-39,5%	21,4%	5 807,9	10 710,0	10 710,0	0,0	0,0%	54,2%	2024
Program Tvärbana Norr Solnagrenen	LS 0809-0803	Pågående	23,8	50,2	29,3	20,9	71,2%	81,2%	5 492,6	5 573,8	5 541,1	32,7	0,6%	99,1%	2022
Program Spårväg City	LS 2015-0039	Pågående	52,9	54,2	77,0	-22,7	-29,5%	68,7%	2 944,8	2 946,2	2 932,3	13,9	0,5%	100,4%	2020
Program Tvärbana Norr Kistagrenen	LS 2016-1027	Pågående	687,4	1 181,8	985,8	196,0	19,9%	69,7%	1 858,1	4 932,5	4 936,2	-3,7	-0,1%	37,6%	2024
Program Saltsjöbanan	LS 2017-1587	Pågående	22,5	36,7	38,8	-2,1	-5,4%	58,0%	1 349,8	1 835,1	1 835,1	0,0	0,0%	73,6%	2026
Bussterminal Slussen	RS 2019-0884	Pågående, förnyat beslut	116,0	532,8	372,7	160,2	43,0%	31,1%	1 212,5	2 618,3	2 618,3	0,0	0,0%	46,3%	2024
Bussterminal Slussen brukarspecifik inredning	LS 2018-1215	Pågående	1,8	3,9	14,5	-10,7	-73,4%	12,4%	17,9	234,6	234,6	0,0	0,0%	7,6%	2023
SL Lås	LS 1312-1601	Pågående	8,2	44,6	45,5	-0,9	-2,0%	17,9%	322,2	400,9	400,9	0,0	0,0%	80,4%	2021
Vega Pendeltågsstation 1)		Pågående	-1,5	-1,3	0,0	-1,3	0,0%	0,0%	67,2	67,3	0,0	67,3	0,0%	0,0%	2020
1.1.2 Ersättningsinvesteringar > 100 mkr															
Nya Spårvägsmuseet	LS 2017-0278	Pågående	23,2	46,9	38,2	8,7	22,7%	60,8%	157,9	187,3	180,0	7,3	4,1%	87,7%	2021
Handen Bussterminal	LS 1403-0399	Pågående	33,7	91,7	62,3	29,4	47,2%	54,0%	165,9	225,8	230,0	-4,2	-1,8%	72,1%	2021
Fordon SpvC - nya A35 fordon	LS 2016-1033	Pågående	27,3	143,6	144,1	-0,5	-0,4%	18,9%	75,6	191,9	192,0	0,0	0,0%	39,4%	2020
C20 - uppgradering	RS 2019-0896	Pågående, förnyat beslut	33,9	119,8	378,8	-259,0	-68,4%	8,9%	480,5	1 453,1	1 453,1	0,0	0,0%	33,1%	2023
Lilla Lidingöbron	SL 2018-0325	Pågående	11,0	22,0	32,9	-10,9	-33,2%	33,3%	31,8	131,9	131,9	0,0	0,0%	24,1%	2022
Lågfrekvent underhåll Pendeltåg X60	LS 2016-0527	Pågående	16,1	28,7	27,4	1,3	4,6%	58,5%	430,1	442,7	449,0	-6,3	-1,4%	95,8%	2020
Utbyte av hissar och rulltrappor	LS 1403-0399	Pågående	11,8	91,4	167,1	-75,8	-45,3%	7,1%	676,8	1 500,0	1 500,0	0,0	0,0%	45,1%	2025
Rissne Tunnelbanedepå	RS 2019-0936	Beslutas	15,0	34,3	107,0	-72,7	-68,0%	14,0%	24,7	631,9	631,9	0,0	0,0%	3,9%	2025
Depå Alkärrshallen		Pågående	55,7	68,9	47,2	21,7	46,0%	118,1%	106,3	119,5	96,9	22,6	23,3%	109,7%	2020
Livstidssäkrade åtgärder X10p fordon		Pågående	0,5	4,6	50,0	-45,4	-90,8%	1,1%	0,5	150,0	200,0	-50,0	-25,0%	0,3%	2024
Banåtgärder Söderströmsbron		Pågående	28,1	42,8	56,0	-13,2	-23,5%	50,1%	141,6	180,2	178,5	1,7	1,0%	79,3%	2021
TB Kanalisation 750 Volt 2)		Pågående	2,2	4,0	0,0	4,0	0,0%	0,0%	171,2	173,0	0,0	173,0	0,0%	0,0%	2020
Roslagsbanan Lindholmen–Kårsta		Pågående	7,0	42,0	0,0	42,0	0,0%	0,0%	7,0	182,0	0,0	182,0	0,0%	0,0%	2022
Förstärkning innertak Fridhemsplan 3)		Pågående	22,0	48,4	70,0	-21,6	-30,8%	31,5%	290,6	317,0	346,0	-29,0	-8,4%	84,0%	2020
Utbyggnad av Älvsjö depå	LS 2018-0477	Pågående	13,2	47,0	51,2	-4,1	-8,0%	25,8%	39,4	864,8	864,8	0,0	0,0%	4,6%	2025
1.1.3 Ospecificerade objekt < 100 mkr															
Nyinvesteringar			163,0	382,3	468,3	-86,0	-18,4%	34,8%				0,0	0,0%	0,0%	
Ersättningsinvesteringar			485,0	952,6	1 112,3	-159,7	-14,4%	43,6%				0,0	0,0%	0,0%	
Summa beslutade investeringar Trafiknämnden/Trafikförvaltningen			**3 121,9**	**6 541,3**	**7 008,7**	**-467,4**	**-6,7%**	**44,5%**	**33 144,4**	**50 868,8**	**49 793,4**	**1 075,4**	**2,2%**	**66,6%**	
			2 474												
1.2 Nya objekt															
1.2.1 Nyinvesteringar > 100 mkr															
Inriktningsbeslut															
Saltsjöbanan upphöjning	LS 2018-0475	Planeras	0,0	0,0	24,5	-24,5	-100,0%	0,0%	12,9	540,3	540,3	0,0	0,0%	2,4%	2026
Bussterminal Barkarby	LS 2017-0545	Planeras	4,9	4,2	1,0	3,2	318,9%	493,7%	11,7	120,0	120,0	0,0	0,0%	9,7%	2026
Bussterminal Nacka Centrum	LS 2016-0625	Planeras	0,4	2,5	5,0	-2,5	-50,0%	9,0%	9,1	520,1	520,1	0,0	0,0%	1,8%	2029
Samkörbarhet	LS 2018-0724	Planeras	13,9	25,2	45,0	-19,8	-44,0%	30,8%	20,4	1 425,0	447,0	978,0	218,8%	4,6%	2027
Ny färjeterminal Skeppsbrokajen	SL 2013-1569	Planeras	2,7	7,9	8,8	-0,8	-9,6%	30,8%	7,2	126,1	126,1	0,0	0,0%	5,7%	2023
Anpassning trafikstyrningssystem bef. Tunnelbana	TN 20150991	Planeras	3,0	64,3	50,0	14,3	28,5%	5,9%	17,1	1 000,0	850,0	150,0	17,6%	2,0%	2026

fortsättning trafikinvesteringar

Trafikförvaltningen

Mkr	Dnr	Status	Utfall 2020 jan-aug	Prognos 2020	Budget 2020	Avvikelse 2020	Avvikelse 2020 (%)	Upparbet-ningsgrad 2020 (%)	Total ack. utfall	Total prognos	Total budget Inv.plan 2020	Avvikelse total	Avvikelse total (%)	Total upp-arbetnings-grad (%)	Färdig-ställande (år)
Utredningsbeslut															
Tonnage för Pendelbåt och Skärgårdstrafik	LS 1403-0399	Utreds	0,0	0,0	3,0	-3,0	-100,0%	0,0%	1,6	291,0	293,0	-2,0	-0,7%	0,5%	2024
Bytespunkt Gullmarsplan	LS 2018-0476	Utreds	0,0	0,0	7,5	-7,5	-100,0%	0,0%	19,2	301,2	301,2	0,0	0,0%	6,4%	2028
Övergripande utredningar till befintligt system	TN 2015-0090	Utreds	4,3	10,0	10,0	0,0	0,0%	42,6%	9,6	160,0	160,0	0,0	0,0%	6,0%	2026
Stomlinje Söderort-Nacka	TN 2016-0414	Utreds	1,4	5,0	5,0	0,0	0,0%	27,8%	1,4	9,0	7,0	2,0	28,6%	20,1%	2035
Nockebybanan ersättning till Akka 4	SL 2016-0091	Utreds	1,0	2,8	1,5	1,3	84,5%	66,5%	1,1	475,0	475,0	0,0	0,0%	0,2%	2026
Kollektivtrafik Norra Djurgårdsstaden		Ej beslutat	0,0	0,0	6,0	-6,0	-100,0%	0,0%	0,0	15,0	30,0	-15,0	-50,0%	0,0%	2030
Framtida trafikstyrningssystem	TN 2018-1381	Utreds	1,3	1,8	3,1	-1,3	-41,9%	42,9%	6,0	62,0	32,0	30,0	93,8%	18,7%	2040
Pendeltåg depå ny		Ej beslutat	0,0	0,0	1,0	-1,0	-100,0%	0,0%	0,0	850,0	750,0	100,0	13,3%	0,0%	2026
Bytespunkt Ropsten		Ej beslutat	0,0	0,0	0,5	-0,5	-100,0%	0,0%	0,0	460,0	460,0	0,0	0,0%	0,0%	2026
Saltsjöbanans utveckling		Ej beslutat	0,0	0,0	3,0	-3,0	-100,0%	0,0%	0,0	20,0	20,0	0,0	0,0%	0,0%	2034
Roslagsbanans utveckling 4)		Ej beslutat	0,0	0,0	3,0	-3,0	-100,0%	0,0%	0,0	5 650,0	20,0	5 630,0	28150,0%	0,0%	2035
Pendel- och regionalsystemets utveckling		Ej beslutat	0,0	0,0	4,0	-4,0	-100,0%	0,0%	0,0	15,0	20,0	-5,0	-25,0%	0,0%	2036
Upprustning Saltsjö Järla		Ej besluat	0,0	0,0	3,0	-3,0	-100,0%	0,0%	0,0	130,0	121,1	8,9	7,3%	0,0%	2024
Objekt för utredningsbeslut kommande budgetperioder															
Spårväg Syd		Ej beslutat	2,0	12,4	97,4	-85,0	-87,3%	2,1%	44,1	5 242,0	5 242,0	0,0	0,0%	0,8%	2031
Roslagsbanan till City		Ej beslutat	2,5	12,2	98,5	-86,3	-87,6%	2,5%	16,7	9 014,0	9 014,0	0,0	0,0%	0,2%	2035
1.2.2 Ersättningsinvesteringar > 100 mkr															
Inriktningsbeslut															
Danviksbron	LS 2016-1030	Planeras	2,0	5,0	7,9	-2,9	-36,7%	25,1%	11,4	225,0	177,5	47,5	26,8%	6,4%	2026
Upprustning Södra Götgatan	LS 2017-0541	Planeras	0,0	3,0	10,0	-7,0	-69,7%	0,3%	8,9	288,9	208,0	80,9	38,9%	4,3%	2028
Bytespunkt Slussen upprustning	SL 2013-1569	Planeras	20,6	41,1	39,2	1,9	4,8%	52,5%	59,4	1 026,2	1 026,2	0,0	0,0%	5,8%	2026
Utredningsbeslut															
Skarpnäcksgrenen	LS 2016-0999	Utreds	0,7	1,9	4,5	-2,6	-58,5%	15,7%	1,8	204,0	204,0	0,0	0,0%	0,9%	2027
Hässelbygrenen		Utreds	0,8	2,0	2,5	-0,5	-19,1%	31,0%	24,7	1 784,0	1 784,0	0,0	0,0%	1,4%	2027
Bussdepåförsörjning (Bussdepåer och Bytespunkter)		Ej beslutat	0,4	2,0	8,0	-6,0	-75,4%	4,6%	0,4	2 815,0	2 815,0	0,0	0,0%	0,0%	2030
Stridbecksvalv stationer		Ej beslutat	0,0	0,0	6,0	-6,0	-100,0%	0,0%	0,0	1 760,0	1 760,0	0,0	0,0%	0,0%	2030
Anslutningsspår TB och TRV spår		Ureds	0,0	0,0	4,0	-4,0	-100,0%	0,0%	2,5	194,0	158,5	35,5	22,4%	1,5%	2024
Brandskyddsåtgärder tunnelbana		Utreds	0,0	8,2	0,0	8,2	0,0%	0,0%	0,9	851,3	0,0	851,3	0,0%	0,0%	2026
Objekt för utredningsbeslut kommande budgetperioder															
Lågfrekvent underhåll X60, X60A, X60		Ej beslutat	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0%	0,0	626,2	562,2	64,0	11,4%	0,0%	2026
Lågfrekvent underhåll PT 2027-2030		Ej beslutat	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0%	0,0	900,6	851,2	49,5	5,8%	0,0%	2030
1.2.3 Ospecifierade objekt < 100 mkr															
Nyinvesteringar						0,0	0,0%	0,0%				0,0	0,0%	0,0%	
Ersättningsinvesteringar						0,0	0,0%	0,0%				0,0	0,0%	0,0%	
Summa nya investeringar Trafiknämnden/Trafikförvaltningen			**61,8**	**211,4**	**462,9**	**-251,5**	**-54,3%**	**13,4%**	**288,2**	**37 101,0**	**29 095,3**	**8 005,7**	**27,5%**	**1,0%**	
Summa Trafiknämnden/Trafikförvaltningen			**3 183,7**	**6 752,7**	**7 471,6**	**-718,9**	**-9,6%**	**42,6%**	**33 432,6**	**87 969,9**	**78 888,7**	**9 081,1**	**11,5%**	**42,4%**	
varav summa medfinansiering Sverigeförhandlingen Trafiknämnden/Trafikförvaltningen			*0,0*	*5,0*	*135,9*	*-130,9*	*-96,3%*	*0,0%*							
varav summa medfinansiering stat och kommuner Trafinknämnden/Trafikförvaltningen			*-11,0*	*505,0*	*705,7*	*-200,7*	*-28,4%*	*-1,6%*							
varav summa nyinvesteringar Trafiknämnden/Trafikförvaltningen			*2 370,4*	*4 877,6*	*4 994,0*	*-116,4*	*-2,3%*	*47,5%*							
varav summa ersättningsinvesteringar Trafiknämnden/Trafikförvaltningen			*813,3*	*1 875,1*	*2 477,0*	*-601,9*	*-24,3%*	*32,8%*							

Erhållen medfinansiering redovisas som en skuld i balansräkningen tills dess att medlen förbrukas. Tidsmässiga skillnader mellan erhållna medel och årets investeringsutgifter gör att beloppen inte alltid är lika för ett enskilt år.

Spårväg Syd och Roslagsbanan till City. Investeringsutgifter avseende överenskommelse om förskottering och tidigareläggning för åren 2020-2022 är justerade och uppräknade enligt avtal.

Ersättningsinvesteringar är angivna enligt den faktiska andelen. Den nivå mallen visar blir för låg eftersom det även ingår ersättningsdelar i de strategiska nyinvesteringarna

Not 1. Vega Pendeltågsstation. Ingår inte i investeringsplan 2020. Totalutgift enligt investeringsplan 2019 är 112, 3 mkr

Not 2. TB Kanalisation 750 V. Ingår inte i investeringsplan 2020. Totalutgift enligt investeringsplan 2019 är 173 mkr.

Not 3. Förstärkning innertak Fridhemsplan. Inryms i investeringsplan 2020 enligt förnyat genomförandebeslut

Not 4. Roslagsbanans utveckling. Investeringsplan 2020 avser endast utredning. I totalprognos ingår alla faser.

Region Stockholm

Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

Bilaga A1 Uppdrag

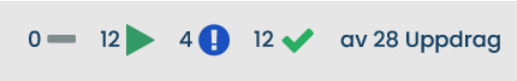
Delår 2020

Innehållsförteckning

1 Uppdrag ... 3
1.1 Långsiktig ekonomisk uthållighet ... 3
1.1.1 Ett resultat i balans ... 3
1.1.2 Hållbar investeringsutveckling ... 3
1.2 En hållbar regional utveckling ... 4
1.2.1 Social hållbarhet ... 4
1.2.2 Region Stockholms klimatpåverkan ska minska ... 5
1.2.3 Samhällsviktiga funktioner upprätthålls vid extraordinära händelser och klimatförändringar ... 5
1.2.4 Kärnverksamheten ska prioriteras ... 6
1.2.5 Hög innovations- och digitaliseringsgrad ... 6
1.2.6 Bidra till ett transporteffektivt samhälle i Stockholmsregionen ... 7
1.3 Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem ... 8
1.3.1 Attraktiva resor ... 8
1.3.2 Effektiva resor ... 10
1.3.3 Tillgänglig och sammanhållen region ... 12

1 Uppdrag

Bild: Antal uppdrag och status



Covid-19 har även påverkat arbetet med vissa uppdrag, som under pandemin inte är möjliga eller relevanta att genomföra. Arbetet med uppdragen har i storts sett ändå framskridit bra under året. Elva uppdrag har genomförts, ytterligare ett föreslås avslutas. Majoriteten av pågående uppdrag löper enligt plan.

Föreslagen prioriteringen av uppdrag är inte nämndbehandlad.

1.1 Långsiktig ekonomisk uthållighet

1.1.1 Ett resultat i balans

Uppdrag	Status	Kommentar
Pendelbåtstrafik samfinansieras **Beskrivning** Nämnden ska se över om pendelbåtstrafik kan samfinansieras tillsammans med kommuner och/eller externa finansiärer **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	✔ Avslutad	**Delår 2020** Uppdraget genomförs som del i och konsekvens av en större pågående utredning om *framtidens skärgårdstrafik*, vilken omfattar trafikens upplägg, finansiering och tonnage. Detta uppdrag föreslås därför avslutas som eget uppdrag. Utredningens fas ett, med förslag till inriktning av framtida sjötrafik, skickades ut på remiss i maj med remisstid till september. Det vidare arbetet kan komma att påverkas av läget med Covid-19 och därav nödvändiga prioriteringar av verksamheten hos trafikförvaltningen samt medverkande intressenter.

1.1.2 Hållbar investeringsutveckling

Uppdrag	Status	Kommentar
Utreda investeringsbehov för utbyggnad av tunnelbana **Beskrivning** uppdra åt trafiknämnden att, i samråd med landstingsstyrelsen, utreda tillkommande investeringsbehov för befintlig tunnelbana, bytespunkter samt angränsande anläggningar med anledning av beslutad överenskommelse om utbyggnad av tunnelbana i enlighet med 2013 års Stockholmsförhandling **Diarienr** LS 1403-0399 Mål och budget 2015 nr 48	▶ Pågående enligt plan	**Delår 2020** Utredningen bedrivs med målet att som följd av utbyggd tunnelbana identifiera tillkommande investeringsbehov i befintligkollektivtrafikanläggning. Syftet är att säkerställa att tunnelbanesystemet blir konkurrenskraftigt, resurseffektivt och pålitligt. Samordning sker med framtagandet av en uppdaterad utvecklingsplan för tunnelbanesystemet. Utöver utvecklingsplan tas systembeskrivning för tunnelbanan, koncept för drift och underhåll och fördjupade beskrivningar av tunnelbanans mål, roll och förmåga fram. Beslut om utredningen fattades i trafiknämnden i juni 2019 (TN 2015-0990). Underlag för kommande beslut om inriktning och planering har tidigare förväntats finnas tillgängligt under första halvåret 2021. Med anledning av

Uppdrag	Status	Kommentar
Beslutat av Regionfullmäktige 2015 **Uppdragstyp** Beslut budget		förändrad tidplan för utbyggnaden av tunnelbanan behöver investeringsbehoven ses över vilket kan leda till att beslut om inriktning och planering kommer senare i planperioden.
Planera för de åtgärder som är nödvändiga för att anpassa trafikstyrningssystemet för utbyggd tunnelbana. **Beskrivning** Inledningsvis ska trafiknämnden planera för de åtgärder som är nödvändiga för att anpassa trafikstyrningssystemet för utbyggd tunnelbana, omhänderta konsekvenserna av att arbetet med ett nytt signalsystem på röd linje har avbrutits samt livstidsförlänga gröna linjens trafikstyrningssystem. Parallellt med åtgärder för att vidmakthålla nuvarande trafik ska nämnden påbörja en utredning om framtidens trafikstyrningssystem. **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	✔ Avslutad	**Delår 2020** Inriktningsbeslut avseende anpassning av trafikstyrningssystemen och ett delgenomförandebeslut för livstidsförlängning av gröna linjens signalsystem fattades i trafiknämnden i augusti 2019. Inom arbetet för att anpassa trafikstyrningen i tunnelbanesystemet har tre planeringsstudier genomförts. För livstidsförlängning av gröna linjen fattades ett första genomförandebeslut i augusti 2019 och ett andra genomförandebeslut planeras kunna fattas under hösten 2020. Förhandlingar med nuvarande leverantör pågår parallellt med utveckling av nya komponenter. Livstidsförlängningen inklusive ett nytt underhållsavtal planeras slutföras till 2024. För nytt manöversystem på röd och blå linje planerades tidigare för ett genomförandebeslut i Q3 2020, och ett genomförande mellan 2021-2024. Genomförandebeslutet skjuts till början av 2021 på grund av krav i ny riktlinje investeringar. För effektiv trafikledning pågår slutförandet av planeringsstudien. Ett genomförandebeslut planerades tidigare till Q3 2020 och ett genomförande mellan 2021-2027. Även detta genomförandebeslut skjuts till början av 2021 på grund av krav i ny riktlinje investeringar För robusthet på blå linje har planeringsstudien slutförts och resultatet kommer att omhändertas inom ordinarie underhåll och förvaltning. Förändrad tidplan för utbyggnaden av tunnelbanan är omhändertagen i planeringen. Den på trafikförvaltningen pågående säkerhetsskyddsanalysen, med anledning av den nya säkerhetsskyddslagen, kan komma att påverka studiernas omfattning.

1.2 En hållbar regional utveckling

1.2.1 Social hållbarhet

Uppdrag	Status	Kommentar
Ta fram sociala konsekvensbeskrivningar som beslutsunderlag inför alla strategiska kollektivtrafikinvesteringar **Beskrivning** Trafiknämnden ska ta fram sociala	▶ Pågående enligt plan	**Delår 2020** Arbete för att vägleda och stötta verksamheten att ta fram sociala konsekvensbeskrivningar pågår. Särskilt fokus ligger på stöttning för framtagande av barnkonsekvensanalyser i och med barnkonventionen som blev lag 1 januari 2020. Parallellt utarbetas vägledning för

Uppdrag	Status	Kommentar
konsekvensbeskrivningar som beslutsunderlag inför alla strategiska kollektivtrafikinvesteringar. **Diarienr** RS 2019-0829 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2020 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag		hållbarhetsbeslutsunderlag i enlighet med riktlinjer för investeringar. Rapporteringsmall för sociala konsekvensbeskrivningar (SKB) planeras tas fram när mall för hållbarhetsbedömning är klar.
Upptäcka sexuella övergrepp på barn i it-miljön **Beskrivning** Nämnden ska under 2020 införa Region Stockholms lösning för att upptäcka sexuella övergrepp på barn i sin it-miljö. **Diarienr** RS 2019-0829 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2020 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	✔ Avslutad	**Tertial 1 2020** Trafikförvaltningen har infört Region Stockholms lösning för att upptäcka sexuella övergrepp på barn i sin it-miljö.

1.2.2 Region Stockholms klimatpåverkan ska minska

Uppdrag	Status	Kommentar
Kommunicera att kollektivtrafik är ett grönt sätt att resa **Beskrivning** Regionen ska tydligt kommunicera att kollektivtrafik är ett grönt sätt att resa, däribland ska miljömärkning av kollektivtrafiken utredas. **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	❗ Pågående med avvikelse	**Delår 2020** Som en följd av Covid-19 har kundkommunikationen anpassats i enlighet med Folkhälsomyndighetens anvisningar. I normalläge marknadsförs kollektivtrafiken genomgående som ett grönt sätt att resa. Inom kort väntas Svenska Naturskyddsföreningen öppna för att märka kollektivtrafik som "Bra Miljöval" och den landbaserade SL-trafiken bedöms få märkningen under hösten 2020. Under 2021 bedöms det vara möjligt att sjötrafiken under SL:s och Waxholmsbolagets namn får samma märkning.

1.2.3 Samhällsviktiga funktioner upprätthålls vid extraordinära händelser och klimatförändringar

Uppdrag	Status	Kommentar
Se över möjligheten till att hemställa hos Länsstyrelsen om att uppgradera depåerna till skyddsobjekt	✔ Avslutad	**Tertial 1 2020** Trafikförvaltningen har haft möte med Länsstyrelsen och fått svaret att SL-trafikens viktigare depåer mycket väl skulle kunna blir klassade som skyddsobjekt om

Uppdrag	Status	Kommentar
Beskrivning Nämnden ska se över möjligheten till att hemställa hos Länsstyrelsen om att uppgradera depåerna till skyddsobjekt **Diarienr** RS 2019-0829 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2020 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag		trafikförvaltningen kommer in med en sådan ansökan. Frågan kommer att hanteras vidare inom ramen för det pågående säkerhetsskyddsarbetet.

1.2.4 Kärnverksamheten ska prioriteras

Uppdrag	Status	Kommentar
Trafiknämnden tar fram en effektiviseringsplan som ska implementeras för den egna verksamheten. **Beskrivning** För att bidra till målet om att frigöra skattepengar till kärnverksamhet och samtidigt skapa resurser för utvecklad trafik ska trafiknämnden ta fram en effektiviseringsplan som ska implementeras för den egna och administrativa verksamheten. **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	✔ Avslutad	**Delår 2020** Under 2019 togs en effektiviseringsplan fram som inarbetades i budget 2020 med planår. Ett första steg omfattar effektivisering av beställarorganisationen på 2 procent fördelad på personalkostnader, specialistkonsulter och övriga administrativa omkostnader. Ett mer långsiktigt arbete kring effektiviseringar har påbörjats under året som utöver *beställarorganisation och kompetensförsörjning* också omfattar *köpt trafik*, *digitalisering* och *affärsmodeller.* Effekten av Covid-19, med en drastisk minskning av resande i och biljettintäkter som följd, har medfört att arbetet med effektiviseringsplanen har intensifierats. En första delleverans sker i delårsrapporteringen som visar på inriktning för 2021.

1.2.5 Hög innovations- och digitaliseringsgrad

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

1.2.6 Bidra till ett transporteffektivt samhälle i Stockholmsregionen

Uppdrag	Status	Kommentar
Framkomlighetskommissionens arbete ska trappas upp **Beskrivning** Framkomlighetskommissionens arbete ska trappas upp under 2019. Kommissionen ska utreda och föreslå ett paket av åtgärder som ökar framkomligheten och kortar restiderna med buss samt redovisa konsekvenser av och kostnader för dessa. Samarbetet ska identifiera knutar som måste lösas och lyfta dessa i arbetet. Åtgärderna som Framkomlighetskommissionen ska utreda och föreslå ska omfatta, men inte begränsas till, fler busskörfält, ökad signalljusprioritering, koordinerad planering vid vägarbeten och prioritering av kollektivtrafiken i vägrummet. Viktiga underliggande mål med Framkomlighetskommissionens arbete ska vara att möjliggöra Bus Rapid Transit-lösningar och ökad busstrafik på tvären samt snabbare innerstadstrafik. Framkomlighetskommissionen ska återrapportera uppdraget till trafiknämnden. **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	✔ Avslutad	**Delår 2020** Framkomlighetskommissionen är ett samarbete mellan Region Stockholm och Stockholms stad med syfte att öka framkomligheten för busstrafiken.-Kommissionens arbete trappades upp under 2019. Under innevarande år har arbetet fortsatt och omfattar • *Studie - Svensk BRT-standard på linje 4 för att uppnå 20 km/h inklusive hållplatsstopp (gemensamt med Stockholms stad) enligt avsiktsförklaring från 13 december 2019, levereras under 2020.* • *Stombussbokslut 2019. Stombussbokslutet går upp som informationsärende på TN i augusti.* • *Säkerställa ett samlat och kraftfullt genomförande av stomnätsplanen till 2030. Under 2020 planeras uppstart av tre nya sträckningsstudier samt avslut av två stråkstudier och uppstart av tre stråkstudier utifrån stomnätsplanen. Levereras under 2020.* • *Gemensam handlingsplan stombuss 2017-2021* • *Inom den med Stockholms stad gemensamma handlingsplan med syfte att förbättra framkomligheten och öka pålitligheten genomförs mindre trimningsåtgärder längs befintliga stombusslinjer.. Flera av de genomförda åtgärderna har haft en god effekt på att korta körtiderna samtidigt som påverkan på biltrafikens framkomlighet varit begränsad. Erfarenheterna från genomförda projekt visar att en förutsättning för att nå tydliga resultat är att genomföra större åtgärdspaket med ett flertal olika åtgärder. Under 2020 genomförs åtgärdspaket för linje 172, 173, 176, 177 samt fortsatt arbete med innerstadens stombusslinjer.* • *10 miljoner till framkomlighet. Medel är avsatta i budget 2019 och 2020. Trafikförvaltningen och trafikkontoret har skrivit ett genomförandeavtal för ändamålet. Avtalet innebär i korthet att trafikförvaltningen betalar för ett antal av Stockholms stads vägåtgärder för ökad framkomlighet för busstrafiken.*
Ansvar för replipunkterna **Beskrivning** Tillväxt- och regionplanenämnden ska också, tillsammans med Trafiknämnden tydliggöra hur ansvar för replipunkterna ska hanteras. **Diarienr** RS 2019-0829	▶ Pågående enligt plan	**Delår 2020** Uppdraget genomförs genom att Region Stockholm medverkar i det av Länsstyrelsen ledda projektet Replipunktslyftet. Målet är att utveckla länets 11 replipunkter och utreda ansvarsfördelning mellan berörda aktörer. I projektet genomförs en genomgående inventering av replipunkterna och en inventeringsrapport har tagits fram. Med den som utgångspunkt ska projektet lösa

Uppdrag	Status	Kommentar
Beslutat av Regionfullmäktige 2020 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag		osäkerheten kring respektive replipunkts geografiska avgränsning och klargöra ansvarig aktör för respektive del vid replipunkterna.

1.3 Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem

1.3.1 Attraktiva resor

Uppdrag	Status	Kommentar
Utveckla service och intäkter i kollektivtrafiken **Beskrivning** För att utveckla såväl service som intäkter i kollektivtrafiken ska möjligheten till exempelvis butiker, kiosker, källsortering och reklam i anslutning till kollektivtrafiken utvecklas. Trafiknämnden ska under 2019 ta fram en utvecklingsstrategi för kollektivtrafikens kompletterande service och intäkter kopplat till detta. **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	Pågående enligt plan	**Delår 2020** Ett arbete har genomförts i syfte att identifiera möjligheterna till ökat kundvärde och ökade intäkter från befintliga och tillkommande kommersiella ytor i kollektivtrafikens miljöer. Utifrån arbetet har en utvecklingsstrategi tagits fram vilken syftar till att ligga till grund för kommande genomförande. Utvecklingsstrategin planeras behandlas av Trafiknämnden under hösten 2020. Den aktuella situationen med Covid-19 och den påverkan den har haft på SL-trafiken och resandet kan komma att påverka strategins genomförande.
Upphandla och på prov installera plattformsbarriärer **Beskrivning** Trafiknämnden ska under 2019 upphandla och på prov installera plattformsbarriärer på två tunnelbanestationer. **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	Pågående med avvikelse	**Delår 2020** Under 2019 fattades beslut om att under våren 2021 genomföra ett fullskaletest med installation och drift av plattformsbarriärer på en inomhusstation. Den planerade upphandlingen har skjutits fram då potentiella leverantörer bedöms ha svårt att ta fram och lägga anbud under rådande omständigheter och det är idag osäkert när en upphandling kan genomföras. Effekten av förskjutningen är att osäkerheter och kostnader bedöms kunna öka, samtidigt som det ekonomiska läget till följd av minskat resande och intäkter bedöms vara mycket ansträngt under kommande år. Det föreslås därför att beslut fattas om att uppdraget inte fullföljs. Uppdraget är tillsvidare pausat i väntan på beslut.
Utreda förbättrad möjlighet att integrera cykeln i kollektivtrafiken **Beskrivning** Som en del av arbetet med smidiga och framkomliga resor ska	Pågående enligt plan	**Delår 2020** Under året genomförs två aktiviteter för att skapa en grundplattform i arbetet med kombinationsresor. • Utveckla metod för att mäta kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik. Syftet är att kunna

Uppdrag	Status	Kommentar
blandpendling främjas. Trafiknämnden ska därför under 2019 utreda förbättrad möjlighet att integrera cykeln i kollektivtrafiken och främjad möjlighet till cykelförvaring i kollektivtrafiken. **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag		följa utvecklingen av kombinationsresor över tid och att bidra med underlag till det årliga regionala cykelbokslut som det regionala cykelkansliet ansvarar för att upprätta. Arbetet planeras bli klart under hösten. • Genomgång av och vid behov uppdatera Trafikförvaltningens styrande och stödjande dokument såsom. riktlinjer, strategier och handböcker.
Utreda påstigning genom bussens alla dörrar **Beskrivning** Trafiknämnden ska under 2019 utreda påstigning genom bussens alla dörrar på stombusslinjerna. **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	▶ Pågående enligt plan	**Delår 2020** Ett arbete pågår med nulägesanalys av hållplatstid för stombussarna samt möjliga effekter i form av förkortad total restid vid påstigning genom bussens alla dörrar. De samhällsekonomiska effekterna samt möjlig påverkan av resande utan biljett kommer att studeras på övergripande nivå. En rapport av arbetet planeras att redióvisas för Trafiknämnden under hösten 2020.
Samordning av utvecklingen av smarta mobilitetslösningar i Stockholmsregionen **Beskrivning** Trafiknämnden ska under 2019 lämna förslag på hur Region Stockholm kan ta en ledande roll i samordning av utvecklingen av smarta mobilitetslösningar i Stockholmsregionen som tillgodoser behov av resande från dörr till dörr. **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	✔ Avslutad	**Delår 2020** Trafikförvaltningen håller en ledande roll i att testa och lära gällande utvecklingen av smarta mobilitetslösningar. Pågående piloter av kombinerad mobilitet via UbiGo och Travis ihop med externa aktörer och berörda kommuner ger nyttiga erfarenheter. Deltagande i samarbeten via främst K2, Energimyndigheten, KTH och kommuner ger kunskap om möjlig framtida utveckling. Deltagande i omvärldsbevakning via svenska, nordiska och internationella forum fyller på med kunskap om delar som inte testas i region Stockholm.
Försök med digitala försäljningsombud **Beskrivning** Trafiknämnden under 2019 ska låta genomföra försök med digitala försäljningsombud.	✔ Avslutad	**Delår 2020** Pilot med digital återförsäljning inom kombinerad mobilitet via Nobinas app Travis pågår. Digital försäljning av biljetter sker i SL:s egen app och Movingo-appen.

Uppdrag	Status	Kommentar
Diarienr LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag		
Utreda möjligheten att låta en operatör utveckla en station kommersiellt **Beskrivning** Utreda möjligheten att låta en operatör utveckla en station kommersiellt **Diarienr** RS 2019-0829 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2020 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	Pågående med avvikelse	**Delår 2020** Med anledning Covid-19 och de prioriteringar av verksamheten som är nödvändiga pausas arbetet och uppdraget förslås utgå från verksamhetsplanen 2020.
Utredning av stombuss 4 ska genomföras **Beskrivning** En utredning av stombuss 4 ska genomföras med utgångspunkt från bedömningsverktyg för svensk BRT-standard och sikte på att möjliggöra en expressbuss **Diarienr** RS 2019-0829 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2020 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	Pågående enligt plan	**Delår 2020** En utredning av stombuss 4 pågår i enlighet med undertecknad avsiktsförklaring (2019-12-13) inom framkomlighetskommissionen. Utgångspunkt är bedömningsverktyg för svensk BRT-standard och sikte på att möjliggöra en snabbare restid för resenärer på linjen. Arbetet med delutredning 1, sträckorna Odengatan och Hornsgatan är genomförd och rapporterades till framkomlighetskommissionen i juni. Delutredning 2, för resterande sträckor, är påbörjad. Hela linjesträckningen ska vara utredd under 2020.

1.3.2 Effektiva resor

Uppdrag	Status	Kommentar
Åtgärder för att öka kollektivtrafikens attraktivitet ska utredas. **Beskrivning** Åtgärder för att öka kollektivtrafikens attraktivitet och andelar av de motoriserade resorna ska utredas. **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019	Pågående med avvikelse	**Delår 2020** Med anledning Covid-19 och de prioriteringar av verksamheten som är nödvändiga föreslås uppdraget att pausas. Arbetet behöver nu fokuseras på vilka omedelbara åtgärder och åtgärder på längre sikt som behövs för att återta resenärer och förtroende för kollektivtrafiken med anledning av rådande pandemi. I början på året färdigställdes en nulägesbild som synliggjorde hur trafikförvaltningen operativt arbetar med att öka marknadsandelen och att det behövs ett samordnat angreppssätt för att öka kollektivtrafikens attraktivitet. Arbetet med utvecklingsplan kundservice har fortsatt.

Uppdrag	Status	Kommentar
Uppdragstyp Budgetuppdrag		Ett program för återtagande av resenärer och intäkter genom kundcentrering har startats för att hantera minskat resande och intäkter på grund av Covid-19. Under tiden det finns restriktioner med anledning av Covid-19 fortsätter pågående relevanta initiativ inom berörda områden samt arbetet med att förbereda åtgärder inför när restriktionerna upphör. När restriktionerna upphört fortsätter trafikförvaltningen de initiativ, åtgärder och aktiviteter, som förberetts och som bedöms relevanta för att återfå intäktsnivån.
Ta fram en uppdaterad utvecklingsplan för tunnelbanesystemet **Beskrivning** Nämnden ska utifrån den genomförda systemanalysen av tunnelbanan ta fram en uppdaterad utvecklingsplan som identifierar nödvändiga investeringar för att säkerställa tunnelbanans ökade nytta. **Diarienr** RS 2019-0829 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2020 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	▶ Pågående enligt plan	**Delår 2020** Utvecklingsplanen kommer att färdigställas under 2020. I utvecklingsplanen identifieras olika handlingsalternativ utifrån livscykelkostnad, riskminimering och måluppfyllnad för tunnelbanesystemet över tid. Utöver utvecklingsplan kommer även en systembeskrivning för tunnelbanan, koncept för drift och underhåll liksom fördjupade beskrivningar av tunnelbanans mål, roll och förmåga att tas fram, som grund för utvecklingsplanen.
Säkerställa en effektivare och mer kapacitetsstark drift och bättre upphandlingar för pendelbåtstrafiken **Beskrivning** För att säkerställa en effektivare och mer kapacitetsstark drift och bättre upphandlingar ska TN under 2020 fatta nödvändiga beslut som möjliggör att ett tonnage är disponibelt för pendelbåtstrafiken till årsskiftet 2024/2025. **Diarienr** RS 2019-0829 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2020 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	▶ Pågående enligt plan	**Delår 2020** Uppdraget genomförs som del i och konsekvens av en större pågående utredning om *framtidens skärgårdstrafik*, vilken omfattar trafikens upplägg, finansiering och tonnage. Arbete pågår med en analys av de tre tillvägagångssätt som är möjliga gällande disponibelt tonnage för sjötrafik: eget ägande, leasing eller genom avtal med operatör. Analysen ska ligga till grund för de vägval nämnden måste göra inför upphandling av pendelbåtstrafiken. Arbetet planeras att rapporteras till Trafiknämnden under 2020.
Ta fram mätetal för effektivitet, produktivitet och nytta vid satsningar **Beskrivning** Trafiknämnden ska ta fram mätetal	▶ Pågående enligt plan	**Delår 2020** För att trafikförvaltningen ska kunna ta fram mätetal för effektivitet, produktivitet och nytta vid nya satsningar behöver förutsättningar skapas för analys. Arbetet omfattar nedanstående aktivister

Uppdrag	Status	Kommentar
för effektivitet, produktivitet och nytta vid satsningar så att rätt trafik på rätt plats vid rätt tillfälle prioriteras utifrån tillgängliga resurser. **Diarienr** RS 2019-0829 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2020 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag		• Slutföra framtagandet av Analysplattform Trafik för alla trafikslag, med syfte att skapa förutsättningar att mäta effektivitet och produktivitet. Analysplattformen är komplett lanserat för trafikslag buss. Komplett lansering för trafikslag spår planeras för 2020 (undantag tunnelbana som behöver invänta introduktion av C30) vilket ger förutsättningar för analys. Nyckeltal i verktyg innefattar bland annat personkm, beläggningsgrad och trängsel och kan brytas ner per tidsenhet och linje. • Definiera och visualisera relevanta nyckeltal och mätmetoder för yttre effektivitet, inre effektivitet och produktivitet. Arbete pågår med att identifiera och besluta om vilka nyckeltal som kan vara relevanta för styrning samt vilka arbetsprocesser dessa ska kopplas till. Förslag på hur och när dessa ska integreras i verksamhetens processer kommer att tas fram under hösten. I anslutning till trafikförändringsprocess i jan-feb 2021 kommer en nollmätning av föreslagna mätetal genomföras. • Dela upp linjer i trafikkoncept enligt RiPlan och analysera data och nyckeltal för respektive koncept. Under hösten kommer arbetet med att kategorisera linjer enligt de nya trafikkoncept framtagna i kollektivtrafikplanen genomföras.

1.3.3 Tillgänglig och sammanhållen region

Uppdrag	Status	Kommentar
Tunnelbanestation Hagalund, Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan, Spårväg syd och Roslagsbanan till City **Beskrivning** uppdra åt trafiknämnden återkomma med till LF med förslag till genomförandeavtal för objekten Tunnelbanestation Hagalund, Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan, Spårväg syd och Roslagsbanan till City **Diarienr** LS 2017-0621 Löpande **Beslutat av** Regionfullmäktige 2017 **Uppdragstyp** Beslut löpande	▶ Pågående enligt plan	**Delår 2020** Arbetet med att ta fram genomförandeavtal för Roslagsbanan till City och Spårväg syd är påbörjat i och med den överenskomna förskotteringen av investeringsmedel inom Sverigeförhandlingens förskotteringsavtal *ramavtal 6*, som ska levereras 2022. Överenskommelsen i ramavtal 6 innebär att utredning och planering startar 2020 och ska vara klart 2022. Därefter avvaktar Trafikförvaltningen överenskommelse om fortsatt arbete innan framtagande av genomförandeavtal. Genomförandeavtal för Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan och Tunnelbanestation Hagalund tas fram av Förvaltning Utbyggd Tunnelbana.
Nya koncept för kollektivtrafik på landsbygden **Beskrivning**	▶ Pågående enligt plan	**Delår 2020** Uppdraget genomförs inom ramen för delrapportering *trafikkoncept* av Kollektivtrafikplan 2050 samt i tillämpliga

Uppdrag	Status	Kommentar
att uppdra åt trafiknämnden att efter utvärdering av genomförda pilotförsök med anropsstyrd trafik föreslå nya koncept och riktlinjer för kollektivtrafik på landsbygden **Diarienr** LS 2017-0452 Mål och budget 2018 nr 46 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2018 **Uppdragstyp** Beslut budget		fall införs i samband med kommande trafikupphandlingar som har avrapporterats i förekommande planeringsstudier. Delrapport där förslag till nya trafikkoncept planeras redovisas för Trafiknämnden under hösten 2020.
Tillträde kommersiella aktörer i SL:s reseplanerare **Beskrivning** att uppdra åt trafiknämnden att under 2018 pröva att ge tillträde för kommersiella aktörer inom såväl land- som sjötrafik i SL:s reseplanerare **Diarienr** LS 2017-0452 Mål och budget 2018 nr 47 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2018 **Uppdragstyp** Beslut budget	✔ Avslutad	**Tertial 1 2020** Under 2019 lanserades funktionen på SL.se och Waxholmsbolaget.se. Under första tertialet 2020 har funktionen lanserats i SL-appen och uppdraget är därmed slutfört.
Slutföra utredning om kollektivtrafikförsörjningen av Norra Djurgårdsstaden. **Beskrivning** Under 2019 ska nämnden slutföra en utredning om kollektivtrafikförsörjningen av den framväxande Norra Djurgårdsstaden. Med denna som grund ska nämnden ta initiativ till att bjuda in Stockholm stad och Lidingö stad till dialog för att gemensamt kunna planera, finansiera och genomföra en kapacitetsstark kollektivtrafikförsörjning som återspeglar ambitionerna för bostadsutbyggnaden i Norra Djurgårdsstaden. En förlängning av Spårväg City till Ropsten särskilt ska prövas. Om Lidingö stad eller Stockholm stad är beredda att förskottera eller bidra ekonomiskt till projektets förverkligande så ska detta bejakas. **Diarienr**	✔ Avslutad	**Delår 2020** Utredningsarbetet är avslutat och slutrapport från utredningen, motsvarande fasen åtgärdsval, är färdig och planeras redovisas för Trafiknämnden under hösten. Med rapporten som grund ska nämnden ta initiativ till att bjuda in Stockholms stad och Lidingö stad till dialog för att gemensamt kunna planera, finansiera och genomföra en kapacitetsstark kollektivtrafikförsörjning som återspeglar ambitionerna för bostadsutbyggnaden i Norra Djurgårdsstaden. Fortsatt arbete kopplat till parternas dialog och överenskommelse hanteras i aktiviteten från nämnden "Inleda förhandling med berörda parter om framtida kollektivförsörjning till Norra Djurgårdsstaden". Denna aktivitet är inte påbörjad.

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

Region Stockholm

Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

Bilaga A2 Aktivitet

Delår 2020

Innehållsförteckning

1 Aktivitet 3
1.1 Långsiktig ekonomisk uthållighet 3
1.1.1 Hållbar investeringsutveckling 3
1.2 En hållbar regional utveckling 3
1.2.1 Samhällsviktiga funktioner upprätthålls vid extraordinära händelser och klimatförändringar 3
1.2.2 Hög innovations- och digitaliseringsgrad 4
1.2.3 Bidra till ett transporteffektivt samhälle i Stockholmsregionen 5
1.3 Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem 6
1.3.1 Attraktiva resor 6
1.3.2 Trygga resor 8
1.3.3 Hållbara resor 13
1.3.4 Tillgänglig och sammanhållen region 14

1 Aktivitet

Bild: Antal aktiviteter och status



Covid-19 har även påverkat arbetet med vissa aktiviteter, som under pandemin inte är möjliga eller relevanta att genomföra. Trafikförvaltningen har även genomfört en prioritering av verksamheten, med utgångspunkt i att den operativa driften måste fungera under pandemin. Under 2020 har fem aktiviteter genomförts, ytterligare tre föreslås avslutas, varav av två med anledning av genomförd prioritering. Majoriteten av pågående aktiviteter löper enligt plan. De aktiviteter som pågår med avvikelse är alla påverkade av Covid-19, antingen direkt eller med anledning av genomförd prioritering. Föreslagen prioriteringen av aktiviteterna är inte nämndbehandlad.

Föreslagen prioriteringen av aktiviteterna är inte nämndbehandlad.

1.1 Långsiktig ekonomisk uthållighet

1.1.1 Hållbar investeringsutveckling

Aktivitet	Status	Kommentar
Förnya genomförandebeslut om bussterminalen Slussen **Beskrivning** Förnya genomförandebeslut om bussterminalen Slussen **Beslutat av** Nämnd	✔ Avslutad	**Tertial 1 2020** Förnyat genomförandebeslut erhölls hösten 2019.
Förnya genomförandebeslut av Rissne tunnelbanedepå **Beskrivning** Förnya genomförandebesluy av Rissne tunnelbanedepå **Beslutat av** Nämnd	▶ Pågående enligt plan	**Delår 2020** Beslutet för genomförande av Rissne Tunnelbanedepå togs Q4 2019. Projektet är i uppstartsfas.

1.2 En hållbar regional utveckling

1.2.1 Samhällsviktiga funktioner upprätthålls vid extraordinära händelser och klimatförändringar

Aktivitet	Status	Kommentar
Etablera rutiner för rapportering av incidenter till nämnder med rapporteringsplikt	▶ Pågående enligt plan	**Delår 2020** Rutiner är upprättade för regelbunden incidentrapportering till förvaltningschef inom

Aktivitet	Status	Kommentar
Beskrivning Utreda beroenden och vid behov etablera rutiner för rapportering av incidenter till nämnder med rapporteringsplikt enligt lagen och förordningen om informationssäkerhet för samhällsviktiga och digitala tjänster samt dataskyddsförordningen. **Beslutat av** Nämnd		personuppgiftsområdet. Dialog har genomförts om lämplig rapportering till nämnderna. Arbete pågår med informationsärende till nämndsammanträde under hösten 2020.

1.2.2 Hög innovations- och digitaliseringsgrad

Aktivitet	Status	Kommentar
Samverka med regionstyrelsen och externa aktörer för att möjliggöra utveckling och tillämpning av artificiell intellegens, robotisering och automatisering och delta i test- och demonstrationsmiljöer när det finns en tydlig verksamhets- och användarnytta. **Beskrivning** I enlighet med Region Stockholms ambition att stärka forskning, innovation och utveckling ska trafiknämnden samverka med regionstyrelsen och externa aktörer för att möjliggöra utveckling och tillämpning av artificiell intelligens, robotisering och automatisering, bland annat genom att delta i högkvalitativa test- och demonstrationsmiljöer när det finns en tydlig verksamhets- och användarnytta. **Beslutat av** Nämnd	Pågående med avvikelse	**Delår 2020** Trafikförvaltningen utformar en ny Forskning- och Innovationsplan för åren 2020-2024. Trafikförvaltningen har under 2020 tagit fram förslag till en innovationsprocess, som en del i forsknings- och innovationsplanen. Innovationsprocessen är ännu inte implementerad på grund av att trafikförvaltningen genomfört omprioritering av resurser som en konsekvens av Covid-19. Trafikförvaltningen har inlett diskussioner om att delta i en test- och demonstrationsmiljö, Integrated Transport Research Lab, inom ramen för regionens partnersamverkan med KTH. Under året har även ett innovationsprojekt med stöd av Vinnova testat en metod för realtidsprognoser för buss tillsammans med The train brain. Etablering av ny dataplattform med förmågor inom AI och Machine learning har påbörjats och senarelagts till 2021.
Utveckla avtals-och uppföljningsprocesser med krav på informationssäkerhet **Beskrivning** Säkerställa att en ändamålsenlig informationssäkerhetsnivå, i enlighet med Region Stockholm krav, finns vid utkontraktering av verksamhet och att en systematisk uppföljning av kravuppfyllnad sker	Pågående med avvikelse	**Delår 2020** Att säkerställa att en ändamålsenlig informationssäkerhetsnivå, i enlighet med Region Stockholm krav, finns vid utkontraktering av verksamhet och att en systematisk uppföljning av kravuppfyllnad sker löpande av avtalsansvariga och inarbetas i processarbete för framåtriktade arbete. För befintliga avtal är bedömning och implementation av nya krav mer utmanande. Bedömning måste ske avtal för

Aktivitet	Status	Kommentar
löpande av avtalsansvariga. **Beslutat av** Nämnd		avtal om de nya informationssäkerhetskraven på ett rimligt sätt kan inarbetas i befintliga avtal, med hänsyn till kvarvarande avtalstid, kostnad för att implementera och formell möjlighet enligt avtalet att tillföra nya krav. Med anledning Covid-19 och de prioriteringar av verksamheten som är nödvändiga föreslås att denna del av aktiviteten pausas.

1.2.3 Bidra till ett transporteffektivt samhälle i Stockholmsregionen

Aktivitet	Status	Kommentar
Utveckla nybyggaröverenskommelser **Beskrivning** I det längre perspektivet förutsätter attraktiva resor att kollektivtrafikens utveckling samplaneras med aktörer som ansvarar för bland annat bostadsplanering, övrig transportinfrastruktur och utbyggnad av service. En viktig del i detta är arbetet med att utveckla nybyggaröverenskommelser. Denna samplanering måste i ökad utsträckning inkludera Stockholmsregionens tekniska försörjningssystem. **Beslutat av** Nämnd	✔ Avslutad	**Delår 2020** Förvaltningen ser utifrån i den initiala utredningen att nybyggaröverenskommelser ska tas fram gemensamt så som det gjordes inom samverkan för utveckling av kollektivtrafik i Barkarby. Uppdraget innebär att kollektivtrafiken samplaneras med aktörer som ansvarar för bland annat bostadsplanering, övrig transportinfrastruktur och utbyggnad av service. Som en konsekvens av Covid-19 har trafikförvaltningen genomfört omprioritering av resurser. Omprioriteringen innebär att planerade aktiviteter senareläggs eller genomförs i lägre takt. Trafikförvaltningen har inget pågående arbete för att utveckla nybyggaröverenskommelser.
Vara en aktiv part i Stockholmsregionens cykelplanering **Beskrivning** Trafiknämnden ska vara en aktiv part i Stockholmsregionens cykelplanering. Detta inkluderar att underlätta för samplanering av kollektivtrafikresor, cykelresor och lånecykelsystem och på så sätt möjliggöra för fler kombinationsresor. **Beslutat av**	▶ Pågående enligt plan	**Delår 2020** Under första halvåret har trafikförvaltningen deltagit i arbetet med att revidera den regionala cykelplanen. Arbetet leds av det regionala cykelkansliet på Tillväxt- och regionplaneförvaltningen. Därutöver deltar trafikförvaltningen i Region Stockholms arbetsgrupp för cykelfrågor Avseende kombinationsresor med lånecyklar och kollektivtrafik behöver trafikförvaltningen invänta pågående överklagan gällande Stockholm stads upphandling av lånecyklar. Arbetet väntas återupptas när stadens upphandling är klar och godkänd.

Aktivitet	Status	Kommentar
Nämnd		

1.3 Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem

1.3.1 Attraktiva resor

Aktivitet	Status	Kommentar
Fortsätta arbeta för förändrad lagstiftning i syfte att öka tillförlitligheten i pendeltågstrafiken **Beskrivning** Regeringen behöver ta ett större ansvar för järnvägens tillförlitlighet. Detta i allt från systemförbättringar i form av höjda kvalitetsavgifter, motverka spårspring, ge företräde för pendeltågstrafiken samt att överföra ansvaret för trafikinformation till Region Stockholm. Likväl har trafiknämnden stora kostnader för ersättningstrafik, tillfälliga personalinsatser, kundservicefunktioner och andra kostnader för vilka staten borde ha skadeståndsansvar. Trafiknämnden ska fortsätta arbeta för förändrad lagstiftning i syfte att öka tillförlitligheten i pendeltågstrafiken. **Beslutat av** Nämnd	▶ Pågående enligt plan	**Delår 2020** En utredning av rättsläget är genomförd. Ett förslag till framställan planeras kunna behandlas av trafiknämnden under hösten.
Vara pådrivande gentemot staten för att skapa rättsliga möjligheter att sätta upp kameror på bussar **Beskrivning** Trafiknämnden ska vara pådrivande gentemot staten för att skapa rättsliga möjligheter att sätta upp kameror på bussar i syfte att bistå polis och väghållare i att bötfälla bilar som stannar eller kör i busskörfält och cykelbanor. Som ett led i detta ska nämnden också verka för att ändra parkeringslagstiftningen så att fler som parkerar i bussfiler bötfälls.	▶ Pågående enligt plan	**Delår 2020** En utredning av rättsläget är genomförd. Ett förslag till framställan planeras kunna behandlas av trafiknämnden under hösten.

Aktivitet	Status	Kommentar
Beslutat av Nämnd		
Samverkan med trafikverket och MTR avseende pendeltågstrafiken **Beskrivning** Trafikverket, MTR och SL inledde under 2018 ett gemensamt arbete för att pendeltågen i Stockholm ska komma fram i tid. Tillsammans identifierades åtgärder som får störst effekt i systemet avseende punktlighet, störningshantering och trafikinformation. Exempel på resultat hittills är minskat antal växelfel till följd av utökat förebyggande underhåll på över 70 växlar i pendeltågsområdet. Under 2019 har också ett antal utpekade områden fått särskild bevakning, vilket lett till kraftigt minskade antal fel. Exempelvis har antalet förseningsminuter kopplat till Älvsjö ställverksområde minskat för all tågtrafik med mer än 75 procent under 2019. **Beslutat av** Nämnd	✔ Avslutad	**Delår 2020** Samarbetsavtal mellan Trafikverket, MTR och trafikförvaltningen har tecknats. Arbetet fortskrider bland annat inom områden kring punktlighet, störningsinformation och förebyggande underhåll. För delåret löper arbetet enligt plan och uppsatta mål. Punktlighet under andra tertialet har varit väldigt stabil och hög.
Förbättra den digitala realtids- och trafikstörningsinformationen **Beskrivning** Realtidsinformationen ska vara lättillgänglig och tydlig. Det är av stor vikt att trafiknämnden ansvarar för trafikinformationen när det gäller Region Stockholms kollektivtrafik både vid planerade eller oplanerade händelser och att resenärerna får god service och trafikinformation. **Beslutat av** Nämnd	▶ Pågående enligt plan	**Delår 2020** En ny SL-app (iOS och Android) lanserats vilken ger våra resenärer tillgängligare och tydligare trafikinformation samtidigt som vi också tillhandahåller en bättre service. Den nya webbversionen har planeras lanseras under september 2020 med mer innehåll, bättre språkstöd och fler ytor för fördjupad information kring planerade och kommande störningar. Webben lägger också grunden för ett större arbetet med att ena de olika webbarna till en plattform. Arbetet inom Projekt Trafikinformation fortsätter och delar integreras med det "Återtagandeprojekt" som initierades innan sommaren.
Försök med månatliga autogirobetalningar vid tecknande av årskort för studenter **Beskrivning** Försök med månatliga automatiska betalningar vid tecknande av	▶ Pågående enligt plan	**Delår 2020** Försökstjänsten lanserades 25/8, däremot har ingen marknadskommunikation skett på grund av läget med Covid-19. En utvärdering av försöket kommer att avrapporteras till trafiknämnden efter årsskiftet.

Aktivitet	Status	Kommentar
årskort för studenter. Syftet är att erbjuda studenter en form av prenumerationstjänst för att få fler att åka kollektivt, och belöna vaneresenärer. För studenten innebär det en förenklad hantering och lägre månadskostnad i jämförelse med den nuvarande trettiodagarsbiljetten. **Beslutat av** Nämnd		
Försök med möjlighet att medföra cykel på lokalbanor under lågtrafik **Beskrivning** Arbetet med att utreda integrering av cykel i kollektivtrafiken ska fortsätta genom att testa möjligheten att medföra cykel på lokalbanor under lågtrafik med liknande regler som för medtagande av cykel på pendeltåget. **Beslutat av** Nämnd	✔ Avslutad	**Delår 2020** Av lokalbanorna är det idag möjligt att medföra cykel på Saltsjöbanan. Försök har gjorts avseende förutsättningarna att utvidga detta till de linjer där trafiken bedrivs med spårvagnsfordon samt på Roslagsbanan. Bland annat har tester gjorts för att bedöma risker vid kraftiga inbromsningar samt risker att cyklar kan fastna i fordonens dörrar. Mot bakgrund av gjorda försök och den säkerhetsanalys som gjorts tillsammans med trafikentreprenören bedöms det inte möjligt att utvidga möjligheten att ta med cykel på andra lokalbanor än Saltsjöbanan. För Roslagsbanan skulle det krävas en ombyggnad av tågen, framförallt för att hindra att tåg kan köras med en cykel fastklämd i de äldre dörrarna. På spårvagnsfordon, som på grund av trafik i gatumiljö har mycket kraftiga bromsar, bedöms det inte vara möjligt att tillåta cyklar på grund av att risken för skador ifall cyklar kommer i rörelse vid inbromsning.

1.3.2 Trygga resor

Aktivitet	Status	Kommentar
Fortsätta verka för att få tillbaka polisen i kollektivtrafiken och tunnelbanan **Beskrivning** Polisen har under senare tid minskat sin närvaro i kollektivtrafiken i Stockholmsregionen. Från ett par hundra poliser avsatta att arbeta i tunnelbanan för tio år sedan, till dagens obefintliga antal särskilt utsedda tunnelbanepoliser. Trafiknämnden ska därför verka för att få tillbaka polisen i kollektivtrafiken och tunnelbanan. **Beslutat av**	▶ Pågående enligt plan	**Delår 2020** Planen är att öka polisnärvaron i trafiksystemet genom ett samverkansavtal mellan Polismyndigheten och Regionen. Arbetet har varit vilande på grund av Covid-19 men återupptagits och möte med Polismyndigheten är planerat.

Aktivitet	Status	Kommentar
Nämnd		
Fortsatt höga ambitioner för trygghetsarbetet **Beskrivning** Ett fortsatt trygghetsarbete är av yttersta vikt för en attraktiv kollektivtrafik. Över tid har den upplevda tryggheten i kollektivtrafiken ökat. Otryggheten påverkar dock människors resande och val av färdmedel. Statistiken visar att alltför många resenärer känner sig otrygga när de reser ensamma i kollektivtrafiken under kvällar och nätter. Särskilt utmärkande är att kvinnor känner sig mer otrygga. Därför är fortsatta trygghetsinsatser, särskilt för att öka kvinnors trygghet, viktiga. **Beslutat av** Nämnd	▶ Pågående enligt plan	**Delår 2020** Följande aktiviteter pågår som ska bidra till ökad trygghet med fokus på kvällar och nätter i och omkring kollektivtrafiken: • Upphandling av trygghetsvärdar för särskilt utsatta individer/grupper och områden är genomförd med uppdragsstart i oktober 2020. • För att ytterligare minska utsattheten och öka tryggheten i kollektivtrafiken har trafikförvaltningen tillsammans med organisationerna Stadsmissionen och Nattskiftet arbetat fram samverkansavtal. Med detta samarbete får förvaltningen specialistkunskaper för särskilt utsatta individer/grupper och möjligheter att utarbeta och genomföra insatser för att stödja dem. • Flera aktiviteter är genomförda inom uppdraget att öka samverkan vid Kista busstorg; bland annat ökad synlighet av trygghetsresurser och polis samt förbättrad belysning. Dialog sker löpande mellan trafikförvaltningen, Stockholm stad, polis och fastighetsägare i uppföljningsmöten. • Lansering av trygghetschatt (september), som innebär att resenärer kan kontakta SL:s trygghetscentral via chattfunktion istället för att ringa.
Utveckla trygghetscentralen och bygga ut trygghetskameror i trafiken **Beskrivning** Region Stockholm ska fortsätta arbetet med att utveckla trygghetscentralen och införa och bygga ut trygghetskameror i trafiken. För att bättre motverka otrygghet och osäkerhet i kollektivtrafiken ska Region Stockholm fortsatt ha höga ambitioner avseende kameraövervakning i och runt stationsmiljöerna, men även ombord på kollektivtrafikens fordon.	▶ Pågående enligt plan	**Delår 2020** Arbetet med att utveckla tryggheten och trygghetscentralens arbete fortsätter. • Trygghetschatten kommer att implementeras under hösten 2020. • Live-kamera från spårfordon utvecklas för implementering sent 2020 och 2021. • Videoanalys som ger larm vid spårbeträdande kommer att utvecklas och implementeras under hösten 2020. • Den utökade användningen av mobila kameror för Egendomsbevakningen har gett bra resultat under sommaren. Trafikförvaltningen kommer se över hur de tekniska lösningarna kan användas på fler som ett viktigt komplement till väktare under hösten.

Aktivitet	Status	Kommentar
Beslutat av Nämnd		• Kameror har även satts upp på nya platser inom kollektivtrafiken. Nu när den nya kameralagen trädde i kraft har trafikförvaltningen startat med att sätta upp kameror på Kista busstorg. Fler ställen står på prioriteringslistan. Dessa kameror är också inkopplade till trygghetskamerasystemet.
Samverka med fastighetsägare och kommuner för tryggare miljöer i anslutning till stationer **Beskrivning** För att möjliggöra att kollektivtrafikens resenärer ska känna sig trygga under hela resan från dörr till dörr ska trafiknämnden samverka med fastighetsägare och kommuner för att bland annat utkräva tryggare miljöer i anslutning till stationer och perronger, exempelvis avseende belysning och snöröjning samt stärka samverkan i andra frågor som ökar tryggheten för resenärerna. **Beslutat av** Nämnd	▶ Pågående enligt plan	**Delår 2020** Identifiering av olika samverkans aktörer och kontaktvägar samt olika trygghetsforum har medfört tydligare ansvarsfördelningar mellan aktörerna samt identifierat olika samverkansformer. Samverkan har även bidragit till ökad kunskap om respektive organisation och på vilket sätt respektive organisation kan bidra till en ökad trygghet med fokus på särskilt utsatta områden. Detta medför att samtliga aktörer får en gemensam lägesbild och att aktiviteter som exempelvis utökad bevakning, belysning och tekniska stödåtgärder som exempelvis kameraövervakning kan identifieras och genomföras av respektive aktör. Inför varje särskilt utsatt område som identifieras genomförs en gemensam trygghetsanalys och en tryggstationsbesiktning för att optimera vilka åtgärder som behövs För att ytterligare öka samverkansförmågan inom trafikförvaltningen pågår nu ett arbete internt med att fördela trygghetsaktiviteter så att uppdrag kopplas till ansvarsområde/funktion. Detta medför enklare kontaktvägar in från externa samverkans aktörer samt att uppföljning av aktiviteter genomförs enligt överenskommelser.
Försök med flexibla nattstopp i busstrafiken **Beskrivning** Utifrån de erfarenheter som drogs under 2019 års försök ska ett försök med flexibla nattstopp genomföras på en linje med längre avstånd mellan hållplatserna. **Beslutat av** Nämnd	✔ Avslutad	**Delår 2020** Med anledning Covid-19 och de prioriteringar av verksamheten som är nödvändiga föreslås att aktiviteten utgår från verksamhetsplanen 2020. Det bedöms inte heller praktiskt möjligt att genomföra försöket under de speciella förutsättningar som råder under pandemin.
Tillgängliggöra kollektivtrafikens ytor för kulturaktörer **Beskrivning** Fortsätta arbetet med att tillgängliggöra kollektivtrafikens ytor för kulturaktörer i syfte att öka den upplevda tryggheten för både personal och resenärer.	▶ Pågående enligt plan	**Delår 2020** Trafikförvaltningen har genomfört temporära utställningar/ konstväxlingar enligt plan. **På stationerna Odenplan och Stockholm City har ett flertal aktiviteter genomförts** • Arbetet med att iordningställa den nya ljussättningen som syftar både till att förbättra

Aktivitet	Status	Kommentar
Beslutat av Nämnd		upplevelsen av konstverken samt inte minst att öka tryggheten kring konstverken pågår. Arbetet fortskrider framåt planenligt för Stockholm City och Stockholm Odenplan. Ljusrampen i Myntinkastet håller på att tillverkas. • Tekniktornet på Odenplan utfört i glas är ett konstverk av konstnären Leif Bolter. Tornet uppfördes år 2000, men har sedan flera år tillbaka haft driftproblem och inte fungerat som tänkt. I år påbörjades restaurering av tornet enligt konstnärens ursprungliga visioner med inbyggd klocka och olika ljuseffekter. Nya teknikinstallationer görs, och tornet som är en uppskattad mötesplats har försetts med nya bänkar. Arbetet beräknas klart i september. • Pendlarkatedralen är ett konstverk utfört av konstnärinnan Karin Lindh bestående av uppspända stålvajrar över rulltrapporna med glasprismor som speglar dagsljuset. Högst upp är en reflektor monterad som följer solens gång. Verket restaurerades i våras så att det återfick det utförande som konstnären hade tänkt. • De rostfria konstskyltarna i tunnelbanan är svårlästa och slitna på grund av återkommande klotter och skadegörelse. Skyltarna ersätts nu av nya i emaljerad stålplåt, ett material som är mycket lätt att klottersanera utan att kvarlämna spår. Initialt ersätts skyltarna på blå linje, vilket planeras vara klart till årsskiftet. • Rörlig rymd är ett konstverk på Stockholm Odenplan utfört av konstnären Thomas Bernstrand. Verket består av ett rörligt system av lysande objekt, svävande i vajrar. Konstverket ger såväl ljus som rörelse och är ett uppmärksammat blickfång i stationen. Systemet framdrivs av en teknik som initialt inte fungerat särskilt väl, och som nu omarbetats för att kunna driftsätta verket såsom tänkt. Restaurering planeras ske under hösten. De mycket populära konståkningarna i våra miljöer har tyvärr begränsats till ett minimum under vår och sommar pga Covid 19.
Tillsammans med Trafikverket rusta upp vissa pendeltågsstationer och planeringsfasen kring pendeltågsstatioerna Märsta, Sundbyberg, Årstaberg och Södertälje C ska fortsätta. **Beskrivning** Tillsammans med Trafikverket rusta upp vissa pendeltågsstationer och planeringsfasen kring	▶ Pågående enligt plan	**Delår 2020** Det pågår arbeten kring ett flertal pendeltågsstationer i samverkan med Trafikverket och respektive berörd kommun; Märsta, Sundbyberg, Årstaberg och Södertälje C. Arbetet med pendeltågsstationerna befinner sig i olika faser. Diskussioner pågår även för stationerna i Häggvik, Flemingsberg och Tullinge. Märsta Pendeltågsstation - genomförandebeslut pågår. Projektet tillsammans med Sigtuna kommun har påbörjats. Projektet bedriver just nu grundförstärkningar för utbyggnation av stationsbyggnaden.

Aktivitet	Status	Kommentar
pendeltågsstatioerna Märsta, Sundbyberg, Årstaberg och Södertälje C ska fortsätta. **Beslutat av** Nämnd		Södertälje C - framtagande av genomförandeavtal med Södertälje kommun, framtagning av systemhandling samt upphandling av teknikprojektörer pågår.
Särskilt arbete med insatser för att öka kvinnors trygghet **Beskrivning** Över tid har den upplevda tryggheten i kollektivtrafiken ökat. Otryggheten påverkar dock människors resande och val av färdmedel. Statistiken visar att alltför många resenärer känner sig otrygga när de reser ensamma i kollektivtrafiken under kvällar och nätter. Särskilt utmärkande är att kvinnor känner sig mer otrygga. Därför är fortsatta trygghetsinsatser, särskilt för att öka kvinnors trygghet, viktiga. **Beslutat av** Nämnd	Pågående med avvikelse	**Delår 2020** Trygghetsarbetet har generellt påverkats av Covid-19. Delar av arbetet med piloterna pausas tills vidare med anledning av pandemin. Ett flertal aktiviteter genomförs under 2020. • Det genomförda pilottest i januari – mars i tunnelbanan i Sätra, Skärholmen, Vårberg och Vårby Gård, där trygghetsresurser alltid finns tillgängliga och synliga på plattform och i stationen hann aldrig genomföra en eftermätning som kunde visa om konceptet var bra eller inte. Det här pilotprojektet behöver göras om när Corona-läget har stabiliserats sig. Mätningen fokuserar främst på kvinnor. • Aktiviteten med att förändra trygghetsresursernas arbetssätt – genom ett mer uppsökande och service inriktat arbetssätt skapa mer trygghet – det vill säga att våra trygghetsresurser aktivt ta kontakt med främst kvinnor (men inte enbart) som står och väntar på en plattform/hållplats jobbar vi med. Fokuseringen på Corona har fördröjt den här aktiviteten. • Pilottest perioden februari-april på stationerna Slussen, Kista, Vällingby och Fridhemsplan. Testet går ut på att ordningsvakter markerar stationer som trygg, någorlunda trygg och otrygg. Syftet är att få en färsk bild av hur tryggheten upplevs för att kunna planera och fördela trygghetsresurser på ett effektivt sätt där de behövs. Informationen kommer endast användas internt på Trygghetscentralen. Den här piloten pågår fortfarande. Inga events har genomförts under sommaren pga Corona. tex We are Sthlm. Övriga kommunikationsinsatser har fokuserat på Corona och inte haft plats för annat. Samverkan med andra lokala aktörer för att hitta aktiviteter som behöver genomföras i närområdet för att kvinnor (och män) ska våga använda sig av kollektivtrafiken återupptas under hösten.

1.3.3 Hållbara resor

Aktivitet	Status	Kommentar
Bredda elektrifieringen av busstrafiken **Beskrivning** Region Stockholm vill att Stockholmsregionen ska behålla ledartröjan i den gröna omställningen. Redan idag bedrivs all kollektivtrafik på land i Stockholmsregionen – som första huvudstadsregion i världen – helt och hållet av förnyelsebara bränslen. Den grunden vill regionen nu bygga vidare på med ny kraft och nya initiativ där miljöteknikens olika möjligheter utnyttjas redan i ett tidigt stadium. Som ett naturligt nästa steg ser Region Stockholm en breddad elektrifiering av busstrafiken. **Beslutat av** Nämnd	▶ Pågående enligt plan	**Delår 2020** Samordning pågår för att säkerställa att bredda elektrifieringen av busstrafiken och att elektrifiering av bussflottan sker i tillämpliga delar enligt utredningens rekommendationer, genom pågående trafikupphandlingar. Arbetet är en förändringsprocess som kommer att pågå under lång tid i olika delar av regionen, och har inget tydligt slutdatum. För närvarande pågår utredning/projektering av anpassning av flera depåer och terminaler, samt dialog med nätägare om att säkerställa tillräcklig effekt för elbussladdning. Även utredning säkerhetsfrågor kopplat till alla bussbränslen, samt uppdatering av riktlinjer, pågår.
Ställa om sjötrafiken till fossilfria drivmedel **Beskrivning** Waxholms Ångfartygs AB fortsätter att succesivt byta ut de fossila bränslena mot förnybara alternativ för att, senast år 2030, bli helt fossilfri under förutsättning att det historiska tonnaget säkras. **Beslutat av** Nämnd	▶ Pågående enligt plan	**Delår 2020** Inom sjötrafiken fortsätter arbetet med att successivt byta ut de fossila bränslena mot förnybara alternativ för att, senast år 2030, bli helt fossilfri under förutsättning att det historiska tonnaget säkras. 2020 når Sjötrafik 50% och år 2021 90% HVO enligt plan och Region Stockholms mål.
Göra nyinvesteringar i depåer och att anpassa depåerna till förnybara drivmedel (busstrafiken) **Beskrivning** Göra nyinvesteringar i depåer och att anpassa depåerna till förnybara drivmedel (busstrafiken) **Beslutat av** Nämnd	▶ Pågående enligt plan	**Delår 2020** Projekt Tomtebodadepån inkluderar förberedande arbeten för elbussar enligt beslut TN 2019-0422. Arbetena går enligt plan.

1.3.4 Tillgänglig och sammanhållen region

Aktivitet	Status	Kommentar
Utbytesprogram för hissar och rulltrappor ska utvecklas digitalt **Beskrivning** Det pågående utbytesprogrammet för hissar och rulltrappor ska utvecklas digitalt i syfte framöver förebygga och snabbare upptäcka samt åtgärda fel. Initialt genomförs ett pilotprojekt i samarbete med en av leverantörerna inom ramen för befintligt underhållsavtal. Pilotprojekt genomförs och utvärderas under 2020. **Beslutat av** Nämnd	Pågående med avvikelse	**Delår 2020** Initialt genomförs ett pilotprojekt i samarbete med en av leverantörerna inom ramen för befintligt underhållsavtal. Materialbeställning och installation är uppskjuten till oktober 2020 vilket beror på rådande pandemi som påverkat tidplanen negativt. Utvärderingen sker april 2021.
Ledsagning och förstärkning av taktila ledstråk **Beskrivning** Resan ska vara enkel, smidig och bekväm oavsett transportmedel. Kollektivtrafiken behöver utvecklas i innehåll parallellt med att den växer i omfattning. Med moderna transportslag, hållplatser och stationer läggs en viktig grund för en attraktiv resa som är både tillgänglig och framkomlig både i staden och på landsbygden. Det gäller såväl den fysiska utformningen som tillgången till information för alla resenärer, oavsett funktionsvariation. Tillgången till ledsagning och förstärkningar av taktila ledstråk ska fortsätta. **Beslutat av** Nämnd	Pågående enligt plan	**Delår 2020** Samarbete sker internt med sakkunnig kompetens där ledstråksåtgärder ska genomföras. Ledstråk på Stockholm City och Stockholm Odenplan kommer att läggas. Inventering har utförts av ledstråk på tunnelbanestationer sommaren 2020. Inom den välutbyggda ledsagningen finns inga förslag på nya åtgärder då ledsagning inom SL-trafiken och vid stora bytespunkter även till sjötrafiken täcker ledsagningsbehovet.
Samordning mellan landtrafikens och sjötrafikens tidtabeller **Beskrivning** Trafiknämnden ska kontinuerligt se över och förbättra samordningen mellan landtrafikens och sjötrafikens tidtabeller. **Beslutat av**	Avslutad	**Tertial 1 2020** Arbetet med att kontinuerligt se över och förbättra samordningen mellan landtrafikens och sjötrafikens tidtabeller görs löpande vid varje tidtabellsplanering genom att synkronisera sjötrafikens tidtabeller med busstrafikens tidtabeller.

Aktivitet	Status	Kommentar
Nämnd		
Tillgänglighetsarbete i skärgårdstrafiken **Beskrivning** Trafiknämnden ska inom ramen för befintliga samarbetsorganisationer och aktörer för skärgårdens utveckling verka för ett fortsatt tillgänglighetsarbete i skärgårdstrafiken. **Beslutat av** Nämnd	✔ Avslutad	**Tertial 1 2020** Kravställning och upphandling i alla nya trafikavtal inom sjötrafiken har skett i enlighet med trafikförvaltningens tillgänglighetskrav dvs tillgänglighetsanpassning enligt RiTill.
Inleda förhandling med berörda parter om framtida kollektivförsörjning till Norra Djurgårdsstaden **Beskrivning** I slutet av 2019 kommer utredningen om kollektivtrafikförsörjningen av den framväxande Norra Djurgårdstaden att bli klar där en förlängning av Spårväg City till Ropsten särskilt prövas. Med den som grund ska trafikförvaltningen på uppdrag av trafiknämnden bjuda in Stockholms stad och Lidingö stad till dialog för att gemensamt kunna planera, finansiera och genomföra en kapacitetsstark kollektivtrafikförsörjning till Norra Djurgårdsstaden. En förutsättning utöver statsbidrag är att Lidingö stad och Stockholms stad bidrar ekonomiskt till projektets förverkligande. **Beslutat av** Nämnd	❗ Pågående med avvikelse	**Delår 2020** Med anledning Covid-19 och de prioriteringar av verksamheten som är nödvändiga föreslås att aktiviteten att pausas. Aktiviteten påbörjas inte förrän förhandling inleds.
WÅAB, integerera privat linje trafik i reseplaneraren samt förtydliga och förenkla tidtabeller **Beskrivning** Arbetet med att integrera privat linjetrafik i Waxholms Ångfartygs AB:s reseplanerare fortsätter. Ett arbete inleds med att förtydliga och förenkla Waxholms Ångfartygs	▶ Pågående enligt plan	**Delår 2020** Förenklade tidtabeller online är klara, arbete fortskrider avseende bryggtidtabeller. Waxholmsbolagets och SLs hemsida har funktion att söka kommersiell linjetrafik. Funktionaliteten fortsätter att utvecklas.

Aktivitet	Status	Kommentar
AB:s tidtabeller, särskilt för turister och sällanresenärer i skärgårdstrafiken. **Beslutat av** Nämnd		
Ansvar för att bevara tidstypisk arkitektur och utformning för eftervärlden **Beskrivning** När ny kollektivtrafik byggs förändras och förnyas stadsmiljön. Varje utbyggnad som skett har präglats av den tidens arkitektur, kultur och teknik. Därför har trafiknämnden ett särskilt ansvar att bevara tidstypisk arkitektur och utformning för eftervärlden. **Beslutat av** Nämnd	✔ Avslutad	**Tertial 1 2020** Riktlinje Resenärsmiljö - utformning av fasta resenärsmiljöer har kompletterats med starkare skrivningar om tidstypisk arkitektur och utformning för eftervärlden. Reviderad riktlinje med denna komplettering har fastställts tertial 1 2020.