

Verksamhetsstyrning och ekonomi

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2016-09-23

Ärende  
TN 2015-1526

Handläggare  
Håkan Nilsson  
08 - 686 1594  
hakan.nilsson@sll.se

Trafiknämnden  
2016-09-27, punkt 5

Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

## Delårsrapport 2016 per augusti

### Ärendebeskrivning

Delårsrapport 2016 har upprättats avseende trafiknämnden och de i trafiknämnden ingående verksamheterna inom AB Storstockholms Lokaltrafik, färdtjänstverksamheten samt Waxholms Ångfartygs AB.

### Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt nedanstående underlag

- Delårsrapport 2016 per augusti med bilagor inklusive förslag till årsprognos för 2016 för drift respektive för investeringar

### Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

*att* godkänna Delårsrapport 2016 per augusti för trafiknämnden och de däri ingående verksamheterna.

Björn Holmberg  
Tf. förvaltningschef

Håkan Nilsson  
Chef Verksamhetsstyrning och  
ekonomi

Trafiknämnden

**DELÅRSRAPPORT**  
**Augusti 2016**

**Innehållsförteckning**

Sammanfattning.....	4
1. Styrning.....	5
1.1 Verksamhetens uppdrag och omfattning.....	5
1.1.1 Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län.....	6
1.2 Uppdrag.....	6
1.2.1 Uppdrag i budget.....	6
1.2.2 Uppdrag under löpande år .....	7
1.3 Efterlevnad av styrande dokument .....	7
1.3.1 Specifika ägardirektiv.....	7
1.3.2 Landstingets finanspolicy .....	7
1.3.3 Internkontroll.....	8
2. Mål.....	9
2.1 Mål och indikatorer .....	9
2.1.1 Ekonomi i balans.....	9
2.1.2 Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem.....	10
2.1.3 Hållbar tillväxt och utveckling .....	11
2.1.4 Attraktiv och konkurrenskraftig arbetsgivare.....	12
2.2 Punktlighet, kvalitet och övriga lokala mål.....	12
2.2.1 Punktlighet i kollektivtrafiken .....	12
2.2.2 Kvalitet .....	13
2.2.3 Lokala mål .....	15
3. Verksamhet .....	16
3.1 Genomförd verksamhet och verksamhetsförändringar .....	16
3.2 Resande .....	23
3.2.1 Kollektivtrafiken på land.....	23
3.2.2 Färdtjänsttrafik .....	24
3.2.3 Kollektivtrafik på vatten.....	24
4. Ekonomi .....	25
4.1 Resultatutveckling och prognos .....	25
4.1.1 Resultat per trafikindelning.....	26
4.1.2 Redovisning över samtliga specialdestinerade statsbidrag/medfinansiering.....	26
4.1.3 Intäktsutveckling.....	26
4.1.4 Kostnadsutveckling .....	29

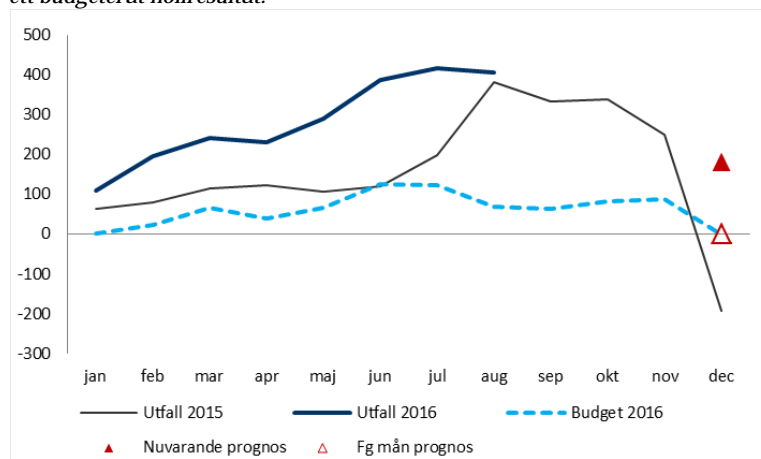
4.1.5	Bemanningskostnader .....	35
4.2	Investeringar .....	36
4.2.1	Utfall och prognos 2016 .....	36
4.2.2	Specificerade investeringar .....	36
4.2.3	Ospecificerade investeringar .....	40
4.3	Balansräkning .....	40
4.4	Analys och eventuella riskfaktorer .....	41
5.	Arbetsgivare för framtiden .....	42
5.1	Sjukfrånvaro .....	42
6.	Ledningens åtgärder .....	43
7.	Pågående rättsprocesser (tvister) .....	46
8.	Nämnd-/styrelsebehandling .....	47
9.	Bilagor .....	47

## Sammanfattning

Trafiknämndens (TN) verksamhetsområden är trafikförvaltningen (TF) inklusive färdtjänsten, AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) med dotterbolag och Waxholms Ångfartygs AB (WÅAB).

- Resultatet för perioden för trafiknämndens verksamhetsområden är 406 mkr (381 mkr föregående år) jämfört med budgeterat 70 mkr. Landstingsbidraget har ökat med 7,8 % och biljettintäkterna med 4,1 % jämfört med utfall motsvarande period 2015. Trafikkostnaderna har ökat med 2,9 % och kapitalkostnaderna med 10,8 % jämfört med utfall motsvarande period 2015.
- Periodens positiva resultat beror på högre biljettintäkter, effektivare avtal, effektiviseringar och ett positivt finansnetto. På både intäkt- och kostnadssidan återfinns större poster av engångskaraktär, vilka har en positiv resultateffekt. Periodens avskrivningar överstiger budget.
- Resultatprognosen för helåret uppgår till 180 mkr. Prognosens resultat från budgeterat nollresultat beror till stor del på en reavinst, högre biljettintäkter samt ett positivt finansnetto. Även på kostnadssidan återfinns större poster av engångskaraktär. Ökade satsningar på underhåll samt högre avskrivningskostnader bidrar också till en lägre prognos.

*Diagram. Resultatutveckling 2016 jämfört med resultat 2015 och budget 2016. Utfallet per augusti är 406 mkr. Prognosen per helår visar på ett positivt resultat på 180 mkr jämfört med ett budgeterat nollresultat.*



- Investeringsutfallet uppgår till 3 299 mkr, vilket motsvarar en uppbyggnadsgrad på 56 % jämfört med årsprognosen. Årets prognos uppgår till 5 915 mkr, eller 96 %, jämfört med budgeterat 6 190 mkr.
- Antalet resande i kollektivtrafiken på land har sammantaget ökat jämfört med föregående år. Även resandet inom färdtjänstverksamheten har ökat medan skärgårdstrafiken har minskat.

## 1. Styrning

### 1.1 Verksamhetens uppdrag och omfattning

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

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

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

Trafikförvaltningens verksamhet regleras genom tillämpliga lagar samt tillstånd för den verksamhet förvaltningen bedriver. Landstingets styrning av trafikförvaltningens verksamhet sker genom budget och olika övergripande styrdokument såsom direktiv, SLL:s policyer, trafikförsörjningsprogram och SLL:s investeringsstrategi.

De långsiktiga målen för kollektivtrafiken i Stockholms län sätts i Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län. Där anges långsiktiga mål som krävs för att visionen om en attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem ska kunna förverkligas. Denna knyter dessutom an till visionen i Stockholmsregionens regionala utvecklingsplan, RUFSS.

Den ekonomiska styrningen för trafikförvaltningen utgår från budgeten, som anger mål och ekonomiska förutsättningar för verksamheten. Förvaltningschefen beslutar årligen om en ettårig verksamhetsplan för att leda och styra verksamheten via mål och uppdrag. Trafikförvaltningen styrs genom en kombination av uppsatta mål (målstyrning) och styrning genom uppdrag (uppdragsstyrning) från förvaltningschefen till avdelningscheferna inom organisationen.

Styrningen grundar sig på ett aktivt arbete med riskanalys och riskhantering, både för att fatta verksamhetsbeslut men även för att följa

upp att beslutade mål uppnås. Arbetet inom förvaltningen sker enligt fastställda riktlinjer.

### **1.1.1 Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län**

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet innehåller Stockholms läns långsiktiga kollektivtrafikmål. Programmet beskriver omfattning och förutsättningar för den upphandlade trafiken för att nå måluppfyllelse, samt vad den kommersiella trafiken kan bidra med. Programmet innehåller politiska målsättningar och uppdateras eller aktualitetsprövas en gång per mandatperiod.

Som ett led i det fortsatta arbetet att revidera det regionala trafikförsörjningsprogrammet har samråd genomförts. Samråden har dels bestått av en webbaserad enkät till länets invånare dels bestått av 13 expertsamråd med kommuner, myndigheter, trafikoperatörer och intresseorganisationer. Under april har en remissversion av trafikförsörjningsprogrammet färdigställts och i maj beslutade trafiknämnden att skicka ut en remiss av förslag till reviderat program till länets aktörer samt angränsande län (TN 2015-1721).

En central del i trafikförsörjningsprogrammet är målmodellen som pekar ut kollektivtrafikens långsiktiga mål och fokusområden. Syftet med målmodellen är att bidra till att lösa länets utmaningar enligt Stockholmsregionens regionala utvecklingsplan, RUFS, och att skapa en gemensam målbild kring kollektivtrafikens utveckling. Bland annat ska kollektivtrafikens marknadsandel öka gentemot bilen. Visionen och målen i trafikförsörjningsprogrammet är desamma som i trafikförvaltningens strategiska karta som återfinns i verksamhetsplanen. Där har indikatorer och målvärden brutits ned till verksamhetsåret.

## **1.2 Uppdrag**

### **1.2.1 Uppdrag i budget**

Nedan redovisas de uppdrag som fastställts i landstingsfullmäktiges beslut om budget 2016, LS 2015-0039. För status hänvisas till bilaga A1.

- att uppdra åt trafiknämnden att hemställa hos regeringen om att höja tilläggsavgifterna för den som fuskar i kollektivtrafiken

Nedan redovisas de uppdrag som fastställts i landstingsfullmäktiges beslut om budget 2015, LS 1403-0399. För status hänvisas till bilaga A1.

- att uppdra åt trafiknämnden att inkomma med underlag för genomförandebeslut avseende ny bussdepå i Ekerö
- att uppdra åt trafiknämnden att, i samråd med landstingsstyrelsen, utreda tillkommande investeringsbehov för befintlig tunnelbana, bytespunkter samt angränsande anläggningar med anledning av beslutad överenskommelse om utbyggnad av tunnelbana i enlighet med 2013 års Stockholmsförhandling
- att uppdra åt trafiknämnden att se över ambitionsnivåer avseende beslutade och planerade investeringar för perioden 2015–2019 samt föreslå nödvändiga förändringar avseende berörda objekts tid, ekonomi och kvalitet samt därtill hörande konsekvensanalys

Nedan redovisas de uppdrag som fastställts i landstingsfullmäktiges beslut om budget 2014, LS 1301-0040. För status hänvisas till bilaga A1.

- att uppdra åt trafiknämnden att inkomma med erforderliga underlag och förslag till genomförandebeslut avseende Färdtjänstsystem

### **1.2.2 Uppdrag under löpande år**

Nedan redovisas de uppdrag givna av landstingsfullmäktige/landstingsstyrelsen under perioden per augusti 2016. För status hänvisas till bilaga A2.

- att uppdra åt nämnder, styrelser och bolag inom Stockholms läns landsting att utarbeta styrdokument för säkerhet i enlighet med landstingsstyrelsens riktlinjer för säkerhet.

## **1.3 Efterlevnad av styrande dokument**

### **1.3.1 Specifika ägardirektiv**

Trafiknämnden följer de specifika ägardirektiven.

### **1.3.2 Landstingets finanspolicy**

Enligt Finanspolicyn 3.10 skall upphandling i utländsk valuta säkras. AB SL har inte informerat AB SLL Internfinans i samband med beslut i TN den 23 augusti 2016 avseende upphandling av fordon. Säkring skulle ha skett för perioden 23 augusti 2016 till och med den 2 september 2016, då beslutet i TN skulle ha vunnit laga kraft och valutarisken övergått till leverantören. I samråd mellan AB SL och AB SLL Internfinans beslutades den 29 augusti att avvakta med att valutasäkra under överprövningstiden. Upphandlingen är nu överklagad.



I övrigt följs landstingets finanspolicy av bolag och förvaltning inom trafiknämndens verksamhetsområde. I fall avsteg gjorts är detta enligt överenskommelse med SLL Internfinans.

### **1.3.3 Internkontroll**

I SLL:s Policy för internkontroll pekas särskilt på att SLL tillämpar den internationella standarden för intern styrning och kontroll, COSO<sup>1</sup>. Till detta kommer att man hänvisar till kommunallagens krav på att verksamheten inom förvaltningarna ska bedrivas i enlighet med fullmäktiges mål och riktlinjer.

Trafikförvaltningen tillämpar COSO. Intern styrning och kontroll utgår från mål, riktlinjer och styrande dokument utgivna av förvaltningschefen. Riskbedömningar och prioriteringar görs inom verksamheten samt för projekt och program. I vissa specifika fall riskanalyseras även åtgärdsplaner avsedda att hantera uppkomna akuta problemsituationer. Prioriterade risker hanteras för att stödja att trafikförvaltningens mål uppfylls.

Den nyligen inrättade internkontrollgruppen stödjer arbetet med att utveckla och förstärka rutiner och processer i verksamheten och i projekt. Riktlinjer och styrande dokument avseende internkontroll är publicerade på trafikförvaltningens intranät. Chief risk officer (CRO) underhåller dokumenten och medverkar till att dessa efterlevs i arbetet med riskhantering samt intern styrning och kontroll.

Internrevisionen har uppgiften att granska och verifiera funktionen inom trafikförvaltningens system för intern styrning och kontroll. Granskningar genomförs av att arbetet följer utvecklade metoder samt hur dessa metoder följs upp och vidareutvecklas.

Som ett resultat av arbetet med riskanalyser och riskhantering ges trafikförvaltningens ledning underlag för att utforma och förbättra internkontrollåtgärder inom verksamheten samt för projekt och program. Detta är en iterativ process som leder till successiva förbättringar av intern styrning och kontroll. Dessa förbättringar genomförs på ledningsnivå och i verksamhetens processer.

Inom trafikförvaltningen finns en tydlig koppling mellan verksamhetsplan (VP) och internkontrollplan (IKP) för respektive år. Arbetet med att utarbeta IKP är numera integrerat med VP. Vart och ett av de uppdrag som ingår i VP är föremål för riskbedömningar.

---

<sup>1</sup> COSO Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission, ett ramverk för att utvärdera ett företags interna kontroll över den finansiella rapporteringen

## 2. Mål

Landstingets mål och indikatorer för trafiknämndens verksamhetsområde utgår från långsiktiga strategidokument såsom det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län, Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen och Miljöutmaning 2016. Landstinget och trafiknämnden ska ha en god ekonomisk hushållning och därmed en ekonomi i balans för att trygga verksamheten på kort och lång sikt. Kollektivtrafiken har stor betydelse för länets befolkning och utveckling. Då befolkningen i Stockholms län ökar ställs allt högre krav på kollektivtrafiken. Resorna ska vara attraktiva och tillgängliga för att invånarna ska välja att åka kollektivt. Resorna behöver vara effektiva för att inte kollektivtrafikens kostnader ska öka i alltför hög grad. Genom att fler åker kollektivt, samtidigt som andelen förnybar energi ökar, bidrar landstinget till en hållbar utveckling.

### 2.1 Mål och indikatorer

#### 2.1.1 Ekonomi i balans

Mål och indikator	Utfall 2016	Mål 2016	Utfall 2016	Prognos 2016
<b>EKONOMI I BALANS</b>				
<b>Finansiell stabilitet</b>				
Resultat:				
Ett positivt resultat enligt balanskravet, mkr <sup>1)</sup>	406	0	381	180

<sup>1)</sup> För förvaltningar/bolag avses att det av fullmäktige beslutade resultatkravet uppnås.

Trafiknämnden redovisar ett positivt utfall och en prognos utöver målet.

## 2.1.2 Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem

Mål och indikator	Utfall 2014	Utfall 2015	Mål 2016
<b>ATTRAKTIV KOLLEKTIVTRAFIK I ETT HÅLLBART TRANSPORTSYSTEM</b>			
<b>Attraktiva resor</b>			
Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna	37,0 %	38,0 %	≥ 37,5 %
Andel nöjda resenärer i allmän kollektivtrafik <sup>1)</sup>	77 %	78 %	≥ 75 %
Andel nöjda resenärer i särskild kollektivtrafik	87 %	86 %	≥ 90 %
Andel nöjda resenärer i kollektivtrafiken på vatten <sup>2)</sup>	96 %	96 %	≥ 91 %
<b>Tillgänglig och sammanhållen region</b>			
Andel bussar med tillgängligt insteg	100 %	100 %	100 %
Andel spårfordon med tillgängligt insteg	84 %	91 %	≥ 85 %
Restidskvot mellan regionala stadskärnor <sup>3)</sup>	-	-	1,8
<b>Effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan</b>			
Andel förnybar energi i kollektivtrafiken	93 %	89 %	≥ 87 %
Kostnad per personkilometer	3,02 kr	3,12 kr	≥ 3,27 kr
Antal påstigande en vanlig vinterdag	2 802	2 841	2 920
Antal sittplatskilometer i SL-trafiken	18 536	18 312	17 990

1) Mätningen Svensk kollektivtrafikbarometer har för 2016 ersatts med SL-ombordundersökning, Upplevd kvalitet.

2) Utfall 2014 avser endast skärgårdstrafiken. Målen avser skärgårdstrafiken och hamntrafik.

3) Måлтаlet för restidskvot avser den målsättning som anges i Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län för år 2020. Kvoten mellan restid för kollektivtrafiken och bilrestiden för en viss resrelation.

### Attraktiva resor

Under 2016 pågår en revidering av det regionala trafikförsörjningsprogrammet, vilket är inriktat på att verka för en ökad kollektivtrafikandel. Dessutom syftar de pågående åtgärdsvalsstudierna för nytt stombusslinjenät till såväl ökad kollektivtrafikandel som en förbättrad restidskvot mellan regionala stadskärnor då de utgör grunden för det tvärgående linjenätet tillsammans med Tvärbanan.

För att kollektivtrafiken ska uppfattas som attraktiv av resenärerna behöver den vara säker, tillförlitlig och punktlig. Trafikförvaltningen arbetar med ett kontinuerligt säkerhetsarbete tillsammans med tidtabellsplanering och aktiviteter för att förekomma störningar i trafiken. För ytterligare information om andel nöjda resenärer, se avsnitt 2.2.2.

### Tillgänglig och sammanhållen region

En ny indikator för restidskvoten är under framtagande.

Trafikförvaltningen krävställer att nya fordon ska vara tillgänglighetsanpassade för att fler ska kunna åka med kollektivtrafiken. Bussar ska fortsatt upprätthålla den höga nivå som de haft de senaste åren

och för spårfordon krävställes tillgängligheten i nya upphandlingar. Även befintliga fordon anpassas såsom vagnarna på Roslagsbanan som sänkts för att få tillgängligt insteg även i mitten av vagnarna.

### **Effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan**

För indikatorn andel förnybar energi kan nämnas två nya trafikavtal, Södertälje/Nykvarn (E27) och Järfälla/Upplands-Bro (E28), som startade i augusti 2016. I dessa avtal har det ställts krav på övergång till 100 procent förnyelsebart drivmedel senast till år 2020. En utredning har även genomförts om ökat inslag av förnybar energi i sjötrafiken. Djurgårdsfärjorna drivs under 2016 med fartygsbränsle med högre andel förnybar råvara (20-25 procents inblandning av förnybart bränsle, HVO). För kostnad per personkilometer bedöms årets kostnadsökning bli högre än vad antalet personkilometer beräknas bli. För att begränsa kostnadsökningen har trafikförvaltningen arbetat med effektiviseringar inom trafiken och gjort kostnadseffektiva upphandlingar. Se vidare om kostnader under 4.1.4.

Antal påstigande respektive antal sittplatskilometer är indikatorer som avser konsumtion respektive produktion av trafik. Det genomsnittliga antalet påstigande följer befolkningstillväxten och förväntas därmed uppnå budget. Antal sittplatskilometer har minskat under året till stor del som en följd av planerat underhållsarbete. Då minskningen förutsågs inför 2016 har även målet för antal sittplatskilometer satts lägre än utfallet för 2015. Bedömningen är att målet kommer att uppnås för 2016. För indikatorer avseende resandekonsumtion och produktion, se avsnitt 3.2.

### **2.1.3 Hållbar tillväxt och utveckling**

Mål och indikator	Utfall 2014	Utfall 2015	Mål 2016
<b>HÅLLBAR TILLVÄXT OCH UTVECKLING</b>			
<b>Effektivt miljöarbete</b>			
Energianvändningen i verksamhetslokaler: energianvändning per kvadratmeter (kWh/m <sup>2</sup> )	197	190	≤ 195

#### **Effektivt miljöarbete**

För indikatorn energianvändning i verksamhetslokaler kan följande arbete inom trafikförvaltningen nämnas:

- Genomgång av depåernas belysningsarmaturer har startats i syfte att byta till LED-belysning.
- Aktuella verksamhetstider, luftflödes- och temperaturbehov följs upp fortlöpande på tunnelbanedepåerna, vilka stäms av med faktiska inställningar på reglerutrustningen på respektive

ventilationsanläggning följt av betydande justeringar på så väl tider och luftflöden som temperaturinställningar.

- Parallellt med översynen av drifttider, flöden med mera undersöks förutsättningarna att byta ut, eller bygga om ventilationsaggregatens värmeåtervinningssystem till mer effektiva system.

### 2.1.4 Attraktiv och konkurrenskraftig arbetsgivare

Mål och indikator Utfall 2014    Utfall 2015    Mål 2016

#### ATTRAKTIV OCH KONKURRENSKRAFTIG ARBETSGIVARE

##### Stolta medarbetare

AKA-index:	77	77	≥ 77
Uppföljning av landstingets personalpolicy i medarbetarenkäten som består av aktivt ansvarstagande, kund- och resultatfokus, förändring och utveckling, jämlikhetsindex, hälso- och stressindex samt motivationsindex. Skala 1–100.			

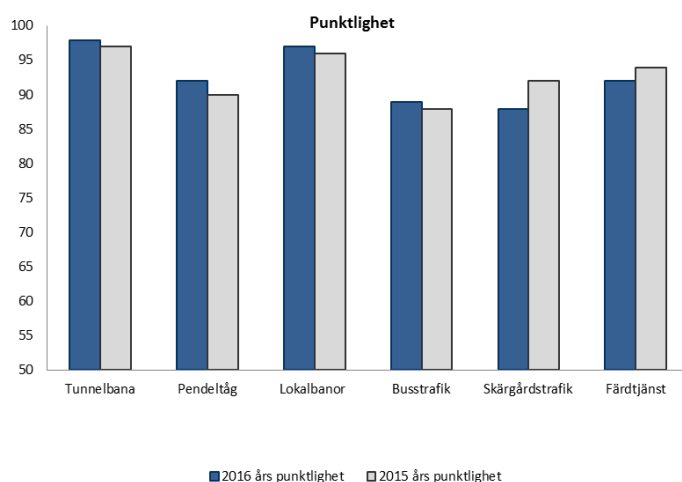
##### Stolta medarbetare

Trafikförvaltningen under året prioriterat personal- och kompetensförsörjning bland annat mot bakgrund av en förhållandevis hög personalomsättning. För ytterligare information se avsnitt 5.

## 2.2 Punktlighet, kvalitet och övriga lokala mål

### 2.2.1 Punktlighet i kollektivtrafiken

*Diagram. Punktlighet per trafikslag. Utfall avser perioden jan-jul 2016 respektive jan-jul 2015.*



En av de indikatorer som är viktig för resenärerna är trafikens punktlighet. Punktligheten mäts procentuellt i antal avgångar i rätt tid. Tunnelbana har ökat punktligheten jämfört med föregående år då måluppfyllelsen för avtalsmål skett för samtliga tre linjer samt för tunnelbanan i sin helhet.

Trafikentreprenörens arbete med tidtabellsplanering samt implementering av verktyg för förare att följa tidtabellen har bidragit till resultatet.

Pendeltåg har en ökad punktlighet på 92 procent. I rusningstrafik är punktligheten 88 procent, vilket även detta en förbättring från föregående period. Anledningen till ökningen tros vara en minskning av antalet större störningar på infrastrukturen.

För den genomsnittliga punktligheten för samtliga lokalbanor noteras en svagt nedåtgående trend i linje med motsvarande period föregående år. Än så länge är dock värdet för 2016 över målvärdet 96 procent. Fokus ligger på kvalitetssäkrande av underhållsarbete och samverkan med alla påverkande aktörer vid åtgärder i infrastrukturen. Flera av lokalbanorna genomgår upprustningar som för med sig planerade störningar i trafiken och ibland helt nya trafiklösningar. I samband med dessa upprustningar arbetar trafikförvaltningen med att minimera störningar för resenärerna genom att erbjuda en stabil och punktlig trafiklösning under och efter upprustningen. Vid akut ersättningstrafik sker kontinuerlig utvärdering av entreprenörens val av lösning.

Punktligheten i busstrafiken förbättrades successivt under första tertialet men minskade något efterföljande månader. Anledningen till att punktligheten i innerstaden förbättrats är nya rutiner vid vändningarna av bussarna vid slutsationen för ökad möjlighet att kunna avgå i rätt tid. Graden av utförd trafik håller en god nivå bortsett från en större händelse i juni då Södertäljebroen stängdes av för södergående trafik samt framkomlighetssvårigheter i innerstaden i maj och juni.

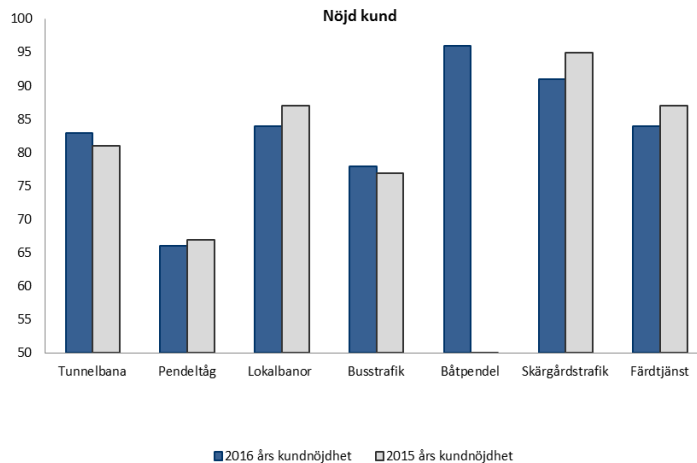
Punktligheten i skärgårdstrafiken är 88 procent men har minskat jämfört med föregående år. Under sommaren, när trafiken och resandet ökar, minskar punktligheten något. Punktligheten mäts inte i pendelbåtstrafiken.

Akkumulerad tidpassning för färdtjänsttaxi under perioden är 92 procent, där de nya avtalen med taxi inte ser ut att ha påverkat tidpassningen. Risken finns att tidpassningen kan påverkas i och med trafikomläggningar i Stockholm (bland annat Slussen).

### **2.2.2 Kvalitet**

Upplevd kvalitet är trafikförvaltningens månatliga ombordundersökning som mäter nöjdheten bland resenärer i SL-trafiken. Pendelbåtstrafiken ingår från och med 2016 i dessa mätningar. Under januari till april 2016 ökade andelen nöjda resenärer i SL-trafiken med två procentenheter, från 78 procent år 2015 till 80 procent.

*Diagram. Andel nöjda resenärer per trafikslag. Utfall avser perioden jan-maj 2016 respektive jan-maj 2015.*



Tunnelbana ökade med 2 procentenheter från 81 till 83 procent. Resenärernas nöjdhet med tunnelbanan ökar, generellt inom alla områden. De finns en korrelation till den förbättrade trafiken och mindre inställd trafik samt högre punktlighet. Trängselbetyget har heller inte försämrats trots drygt 2 procent ökat resande under 2015. Det är möjligt att när trafiken är stabil och robust kan trängsel accepteras under den tid som resenären förväntar sig stort resenärstryck (morgon och eftermiddag).

För pendeltåg har nöjd kundindex minskat. Pendeltågstrafiken har varit relativt stabil under perioden men ett allvarligt och långvarigt stopp inträffade den 28-29 januari när ett fel i Trafikverkets ställverk i Karlberg genererade totalstopp i pendeltågstrafiken och störningsinformationen fungerade inte som tänkt. Stoppet medförde att passagerare fick evakueras via spårområdet.

Nöjdhetsbetyget för lokalbanor sjönk under inledningen av året. Upplevd trängsel är det värdet som minskade mest. Ett högt antal resande på den nyligen återinvigda Lidingöbanan bidrar till värdet för upplevelsen av trängsel för resenärerna. Ökat antal resande i kollektivtrafiken som helhet har även bidragit till utvecklingen. Under sommaren har flera sträckor bussersatts vid upprustningsarbete, vilket fortsatt kan påverka utfallet av nöjd kund.

Kundnöjdheten har varit över målnivån för busstrafiken. Fler orsaker tros bidra till resultatet, bland annat en hög nivå på utförd trafik och att flera av avtalen är VBP-avtal med ökat fokus på kunder och resande samt nya bussar. Sommaren 2015 infördes också ett nytt linjenät i Innerstaden vilket också har bidragit till en ökad nöjdhet i trafikområdet.

Inom skärgårdstrafiken var andelen nöjda resenärer 91 procent, att jämföra med utfallet året innan som var 95 procent. En förklaring till nedgången är den strejk som varit under våren.

Andelen färdtjänstresenärer som ger betyget 4 eller 5 på en femgradig skala på fråga om hur den senaste resan upplevdes uppgår till 84 procent. Antalet resenärer som tillfrågas dagligen, har ökat från 15 till 30 resenärer, vilket bör medföra ett säkrare värde. En orsak till nedgången kan kopplas till förändringen i tidspassning.

### **2.2.3 Lokala mål**

För övriga lokala mål, se bilaga Mål- och verksamhetstal.



### 3. Verksamhet

#### 3.1 Genomförd verksamhet och verksamhetsförändringar

##### Övergripande trafikplanering

Inom ramen för arbetet med kommande regional utvecklingsplan, RUFSS 2050, har ett samrådsunderlag arbetats fram i samverkan med tillväxt- och regionplaneförvaltningen. Samråd med regionens aktörer fortsätter under året samt framtagande av RUFSS utställningshandling.

Under perioden fortsatte allokeringen av resurser till förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT). Trafikförvaltningen stöttar FUT i arbetet med optimeringar och besparingar. Fortsatt beredning av underlag till inriktning för bussterminal vid Barkarby och Nacka har också skett. Därutöver har arbetet avseende förändringar vid station Gullmarsplan påbörjats.

I enlighet med landstingets budget 2015 genomförs den parlamentariska utredningen avseende priser, taxesytem och biljett- och betalsystem inom kollektivtrafiken. Målsättningen är att göra det enkelt för resenärerna att förstå, köpa och använda SL:s biljetter vilket leder till en mer attraktiv kollektivtrafik. I januari 2016 färdigställdes utredningens första delrapport; *Beslutsunderlag gällande SL:s zonsystem* (TN 2015-0378-5). I denna rekommenderar trafikförvaltningen beslut om att avskaffa SL:s nuvarande zonsystem och införa ett förenklat taxesytem utan zoner för SL:s enkelbiljettsortiment. Vidare rekommenderas att ta bort pristillägget för enkelbiljetter köpta i spärrkiosk.<sup>2</sup> I april 2016 färdigställdes utredningens andra delrapport, *Utredning gällande prissättning för SL:s enkel- och periodbiljetter* (TN 2015-0378-6), vilken behandlar metoder och principer kring prissättning av biljetter samt effekter av alternativa prisnivåer. Därutöver omfattar den andra delrapporten också riktlinjer som bör gälla vid en prisjustering samt åtgärdsförslag kring nya namn på biljettkategorier samt förändring av SL:s biljettsortiment för studenter.

Landstingsfullmäktige fattade i juni 2016 beslut om att avskaffa den nuvarande zonuppdelningen från och med januari 2017 samt att även i övriga delar i stort följa de rekommendationer som lämnats i utredningens två första delrapporter.

Förvaltningen har under våren 2016 sammanställt trafikförvaltningens yttrande över remissen *Miljöpolitiskt program för Stockholms läns landsting 2017-2021* och ärendet behandlades i trafiknämnden i maj (TN 2016-0451).

---

<sup>2</sup> Biljetter köpta i spärrkiosk får samma pris som enkelbiljetter köpta i resterande försäljningskanaler (förutom hos konduktör där pristillägget behålls).

Under perioden har trafikförvaltningen arbetat med att ta fram underlag inför Sverigeförhandlingen.

### **Avtal och upphandlingar**

#### *Bussverksamhet*

I trafikupphandlingarna av bussverksamhet i Södertälje och Nykvarn (E27) samt Järfälla och Upplands bro (E28), har överlämning till förvaltningsorganisationen skett under våren. Under sommaren har trafikentreprenören Nobina genomfört förberedelser och trafiken startade i augusti.

Första studiefasen har påbörjats inför nya trafikupphandlingar avseende bussverksamheten inom områdena Vallentuna, Sigtuna, Upplands-Väsby (E31) samt Ekerö (E32).

Förvaltningen genomför för närvarande en utvärdering av busstrafikavtal E19B (Norrköping) inför eventuell förlängning, samt en utvärdering av det nya linjenätet i E22 (Innerstaden och Lidingö).

Förvaltningen genomför revisioner av antal resande inom bussområdena i Solna/Sundbyberg/Sollentuna/Bromma och Norrort (E20). Planen är att samtliga områden med VBP-avtal<sup>3</sup> ska revideras för att anpassa avtalen efter anbudsförutsättningarna.

#### *Pendeltägsverksamhet*

Upphandlingen av E24-avtalet är avslutad och har nu vunnit laga kraft. Den 11 december 2016 tar MTR över som operatör av pendeltågstrafiken.

Uppstarten av E24 pågår parallellt med att avsluta nuvarande avtal inom pendeltågstrafiken (E14).

Förberedelser pågår för att ta över driften av stationerna City och Odenplan.

#### *Skärgårds- och hamntrafik*

Det nya trafikavtalet i skärgårdstrafiken (E29) är överprövat av fem parter. Interimsavtal (E29x) är därför tecknade i väntan på förvaltningsrättens dom. Avtalen är tecknade med de anbudsgivare som fått tilldelningsbeslut. De nya avtalen gäller från mitten av april.

Tilldelningsbeslut för nord-/sydlig linje fattades i april och uppdraget gick till Ressel Rederi AB.

---

<sup>3</sup> VBP är en affärsmodell där trafikoperatören ersätts baserat på verifierade betalande påstigande.

En ny pendelbåtslinje i Riddarfjärden startade i januari (linje 85). Trafiken körs av Strömma Turism och Sjöfart. Avtalet sträcker sig i två år med möjlighet till max ett års förlängning.

Ytterligare en pendelbåtslinje (linje 89) startade i augusti. Trafiken, som går från Ekerö till Gamla Stan, körs av Rederi AB Ballerina.

Förberedelser pågår för upphandling av linje 81 (Storholmen – Tranholmen – Ropsten).

Förvaltningen har tagit fram nya allmänna villkor för all godstrafik inom sjötrafiken. Villkoren har anpassats efter gällande sjölagar beträffande ansvar av gods vid transporter och tydliggör ansvarsförhållanden mellan olika parter.

#### *Färdtjänstverksamhet*

Under perioden har trafikstarter ägt rum inom ramen för E26, avseende färdtjänsttaxi och rullstolstaxi.

Avtal har tecknats avseende Callcenter och förberedande arbete pågår inför avtalsstart i november.

Arbetet med outsourcing av kundservice för färdtjänst har inneburit stort fokus på IT-området för att säkerställa att systemen kan användas hos nya leverantörer. Betydande insatser har gjorts med att dokumentera nuvarande arbetsätt för att producera utbildningsplaner. Avtal har tecknats med Releasy och verksamhetsövergång kommer att ske av personal.

Vidare har arbete fortsatt med utredning om framtida inriktning för färdtjänsten. Utredningen ska ge underlag till kommande planeringsstudie inför upphandling av färdtjänstverksamheten samt till studier inför upphandling av trafikhanteringssystem.

#### *Drift och underhåll*

Genomförandeprojekt avseende upphandling av drift och underhåll av fastigheter (UH2014) har pågått inom samtliga fem delområden; tunnelbana, spärr, lokalbana, hissar och rulltrappor. Tilldelningsbeslut avseende kontrakt tunnelbana fattades av förvaltningschefen i april. Tilldelning av kontrakt avseende lokalbana och spärrar planeras ske under hösten 2016. Tidplanen för upphandling av entreprenörer gällande hissar och rulltrappor är förskjuten för att säkerställa hantering av risker kopplade till tidigare rulltrappsincidenter vid Östermalmstorg och Universitet. Projektet beräknas vara klart vid halvårsskiftet 2017.

Avtalet för fastighetsunderhåll och drift inom tunnelbanan tilldelades Caverion. Avtalet bygger på en modern avtalskonstruktion som går i linje med övriga avtal inom trafikförvaltningen och innebär ett enhetligt

funktionsåtagande. Uppstartsperioden fortlöper till februari 2017 då Caverion tar över underhåll och drift i sin helhet.

Lidingöbanan och Spårväg City har sedan januari 2016 en ny underhållsentreprenör Eltel (UH2012B).

Arbeten pågår för upphandling av nya drift- och underhållsavtal inom IT-området. Nuvarande driftavtal med Evry har förlängts.

Anbudsutvärdering pågår i upphandlingen av IT-installation inklusive underhåll i bussar och spårvagnar.

### *Intäkter*

Som en effekt av det tilläggsavtal som slöts i juni 2015 med MTR<sup>4</sup> märks nu att kortbetalningen utgör 75 procent av försäljningen. Trots att antal köptillfällen i spärr ökat med 50 procent har den uppmätta kötiden inte ökat nämnvärt. Därmed erbjuds resenärerna en förväntad service (kortköp) utan att detta ger negativ påverkan i form av ökad kötid.

Drygt 20 nya försäljningsavtal har slutits med Reitan (Pressbyrån och 7 Eleven). De nya avtalen löper till utgången av 2018.

Beträffande reklamavtal fattades i början av året tilldelningsbeslut. Clearchannel fortsätter i spårtrafiken och Wallstreet Media tilldelades buss. Arbeten har påbörjats avseende nya reklamavtal inför 2017.

En upphandling planeras av fast installerad utrustning för maskinell validering av sms-biljetter inom busstrafiken. Tills denna lösning är på plats används handhållna enheter för validering av dessa biljetter.

### **Verksamhetsförändringar**

I mars tillträdde trafikförvaltningens nya chef, Caroline Ottosson.

Trafikförvaltningen genomför en personalstrategisk utredning som syftar till konsultväxling inom projekten. För närvarande pågår en resursinventering inom samtliga projekt och program. Beslutat om tio nya projektledartjänster har fattats.

Trafikförvaltningens fyra riktlinjer inom hållbarhetsområdet (Tillgänglighet, Social hållbarhet, Miljö och Buller) har uppdaterats under delåret. Dessutom har förslag till Riktlinjer för IT-arkitektur tagits fram.

---

<sup>4</sup> Tilläggsavtalet med MTR avser breddat biljettsortiment i spärr och kortförsäljning villkorat MTR:s övertagande av kontanthanteringssystem

### **Övriga händelser och speciella satsningar**

I januari genomfördes beställningar av busseffektiviseringar för cirka 100 mkr. Kundnöjdhet, produktion och punktlighet har bibehållits på stabila nivåer efter förändringarna.

Leveransen av pendeltåg av typ X60B har påbörjats. Testkörning av dessa och förarutbildning pågår inför Citybanans invigning 2017.

I juni infördes ett pilotförsök med valideringsstolpar på Tvärbanans och Nockebybanans stationer.

Ersättningstrafiken till sommarens trafikavstängningar inom pendeltåg och Tvärbanans Solnagren medförde sämre kundnöjdhet till följd av mångdubblad restid och sämre komfort. Saltsjöbanans ersättningstrafik har i större utsträckning fungerat tillfredställande. Framkomligheten på vägarna för ersättningstrafiken har varit låg och direkt påverkat leveransförmågan. Utvärdering och åtgärdsplaner är under utformande för att åstadkomma en förbättrad leverans vid kommande avstängningar. Arbetet med att granska leverans mot avtal intensifierades under det andra kvartalet. Förutom ersättande busstrafik har en del tunnelbanelinjer förstärkts med gott resultat som följd.

Förvaltningen har ökat fokus på strategisk fordonsförvaltning (tillgångsförvaltning). Under perioden har dialog påbörjats mellan MTR, Bombardier och trafikförvaltningen i syfte att bibehålla C20-fordonens tekniska livlängd.

Resultatet från den resvaneundersökning som trafiknämnden beslutat om att genomföra under 2015 har sammanställts under våren 2016 och redovisades för trafiknämnden i maj (SL 2014-1041). Resvaneundersökningen syftar till att ge kunskap om hur invånarna reser för att kunna planera framtida trafiksystem.

En trendrapport har tagits fram i syfte att belysa omvärldstrender och de konsekvenser som de kan tänkas medföra. Rapporten är ett stöd i trafikförvaltningens strategiska arbete.

Ett IT-sourcingprojekt pågår som syftar till att minska systemfloran samt se över vilka kostnader varje enskilt system bär med sig.

Det delvis EU-finansierade projektet Quiet Track går nu in på sista året. Projektet undersöker teknik för ombordmätning av hjul- och rälsstatus med syfte att kunna rikta underhållet och förebygga bullerproblem i spårtrafiken.

Djurgårdsfärjorna (hamntrafiken) kör nu permanent på 20 procent förnybart bränsle (HVO) som ett led i SLL:s miljömål. En utredning har genomförts avseende ökat inslag av förnybar energi i sjötrafiken. Ett liknande arbete pågår avseende energibärare i busstrafiken.

Sedan våren 2016 prövas en effektivisering av formerna för samverkansråd med organisationerna för pensionärer respektive organisationerna för funktionshindrade. I försöket ingår att inkludera Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) i samverkansråden. Det utreds också hur ledsagning mellan olika trafikslag ska kunna vidareutvecklas.

Arbete har pågått med att implementera den nya lagen om resenärers rättigheter som började gälla i april. Arbetet pågår främst med kundtjänst, trafikinformation och ordningsregler.

Kontroller för att stoppa fusk genom att "ta rygg i spärren" har startats. Undersökningar visar att fusket sjunkit från 3,7 till 3,2 procent från januari till maj.

Synligheten av trygghetsresurser på tunnelbanans plattformar och tåg har ökat och en ny metod har tagits fram för att bättre kunna mäta tryggheten i kollektivtrafiken.

Under maj har SL-trafikens nya ordningsregler börjat tillämpas. De nya ordningsreglerna har arbetats fram i ett samarbete mellan Jernhusen, landstingets fastighetsbolag Locum och trafikförvaltningen.

Stationerna i tunnelbanan är nu rökfria zoner. Förbudsdekaler har satts upp på berörda stationers informationstavlor. Samtliga askkoppar är borttagna och resenärer har informerats via Metro.

Inom ramen för arbetet med att utveckla SL:s stombussnät pågår ett flertal delutredningar i form av åtgärdsvalsstudier för stombussnätet. Syftet är att förbättra framkomligheten för stombussarna vilket skapar möjlighet till snabbare och tätare busstrafik vilket förväntas leda till ökat resande. Detta fordrar att väghållarna genomför åtgärder varför avsikten är att träffa överenskommelser med berörda kommuner och Trafikverket. Den första delstudien mellan Värmdö och Stockholm är nu färdigställd och godkänd av berörda parter vilket beräknas ge restidsvinster på 8-9 minuter. Åtgärderna kommer att genomföras under åren 2016-2022.

### **Större kommunikationsinsatser**

Under året har flera kampanjer genomförts i syfte att öka försäljning och resande. I maj sattes fokus på den uppdaterade SL-appen och dess nya tjänster presenterades. Utfallet av kampanjen var gott då årsmål för nedladdning av appen i princip var nått vid kampanjens slut. Under sommaren har appen marknadsförts som det smidiga alternativet för spontanresande, på temat sol och bad. En kampanj har även genomförts i Waxholmsbolagets namn, med syfte att stimulera till skärgårdsresor.

Även trafikentreprenörer med lokalt marknadsföringsansvar har under sommaren genomfört aktiviteter och kampanjer. Dessa har samtliga syftat

till att marknadsföra SL-trafiken som bästa färdmedel till smultronställen i länet.

Under sommaren genomförs alltid ett stort antal trafikomläggningar och ombyggnader. Dessa genererar omfattande informationsinsatser, så även i år. Vid flera pressaktiviteter har de olika trafikomläggningarna presenterats. Ett speciellt informationsmaterial togs fram för distribution till såväl personal i trafiken som resenärer. I annonser i framför allt lokalpress har resenärer uppmärksammats på förändringar och alternativa resvägar.

I juni inleddes ett pilotförsök med valideringsstolpar på Tvärbanan. Inför försöksstart genomfördes omfattande informationsinsatser i samtliga kanaler – annonser, digitalt och media. De första veckorna av försöket genomfördes även insatser i trafikmiljön. Löpande under hela försöket pågår utökade informationsinsatser.

Två depåer har invigts under perioden; Hammarby och Charlottendal. Båda har uppmärksammats med öppet hus och aktiviteter på plats.

I juli placerades nya närområdeskartor ut vid hållplatserna för linje 7, samt vid större knutpunkter för busstrafik. De nya kartorna visar närområdet inom fem minuters promenad, inklusive landmärken och attraktioner. Efter utvärdering är planen att utöka antalet stationer med denna typ av kartor.

I slutet av april tilldelades trafikförvaltningen Guldägget.

Trafikförvaltningen var nominerad i kategorin Design för den nya visuella identiteten som bland annat omfattar vägvisningsskyltar, spårtrafikkarta och trafikinformation.

## 3.2 Resande

Tabell. Produktionsredovisning.

Produktionsredovisning	Ack utfall 1608	Ack utfall 1508	Föränd %	Period Budget	Avvik %	Prognos 2016	Budget 2016	Avvik %	Bokslut 2015
<b>Allmän kollektivtrafik på land, tusental:</b>									
Genomsnitt påstigande en vintervardag*	2 846	2 767	2,9%	-	-	2 920	2 920	0,0%	2 841
Genomsnitt påstigande en vardag**	2 617	2 560	2,2%	-	-	2 700	2 700	0,0%	2 651
Antal sittplatskilometer, miljoner	11 817	12 062	-2,0%	-	-	18 200	17 990	1,2%	18 312
<b>Särskild kollektivtrafik:</b>									
Antal resenärer/tillstånd per perioden	68 749	68 608	0,2%	69 000	-0,4%	69 500	69 000	0,7%	69 667
Totalt antal resor, tusental ***	2 716	2 638	3,0%	1 745	55,6%	4 219	4 130	2,2%	4 114
<b>Kollektivtrafik på vatten:</b>									
Passagerare tusental	4 139	4 059	2,0%	945	338,0%	5 409	4 218	28,2%	4 570
- varav skärgårdstrafik	1 303	1 342	-2,9%	330	294,8%	1 733	1 733	0,0%	1 659
- varav pendelbåtstrafik****	2 836	2 717	4,4%	615	361,1%	3 676	2 485	47,9%	2 911

\* Redovisningen för kollektivtrafik på land sker med en månads fördröjning. Prognos och budget avser vintervardagar dvs tertial 1 och 3.

\*\* Redovisningen för kollektivtrafik på land sker med en månads fördröjning

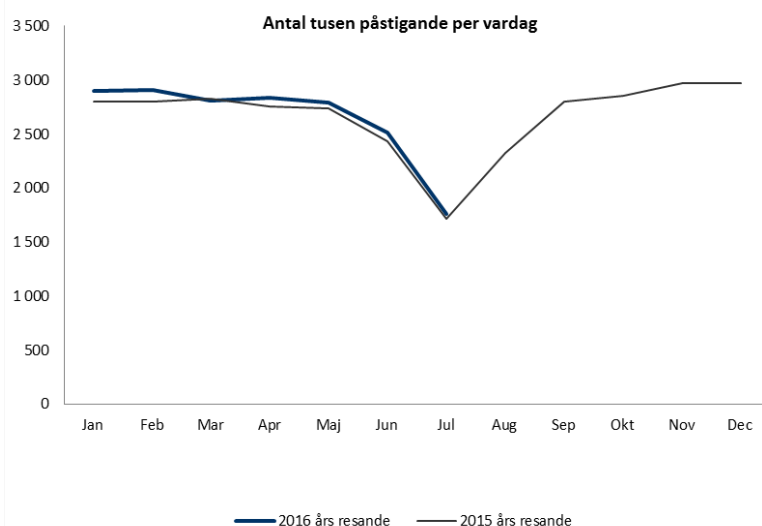
\*\*\* Innefattar färdtjänstresor, sjuk- och tjänsteresor

\*\*\*\* Pendelbåtlinje 80 Sjövägen (Lidingö-Nacka-Nybroplan) och linje 85 Riddarfjärden ingår i ack utfall och prognos

Resandeutvecklingen mätt som antal påstigande har en prognos som fortsatt är 1,9 procent gentemot utfallet 2015, vilket leder till 2,9 miljoner resor per vardag 2016. Prognosen baseras på en förväntad befolkningsökning i länet för helår 2016 på 1,7 procent. Utfallet på befolkningsökningen för årets första kvartal indikerar samtidigt en långsammare ökning än prognostiserat.

### 3.2.1 Kollektivtrafiken på land

Diagram. Påstigande per vardag i SL-trafiken.



Antal påstigande per dag för tunnelbanan har ökat med drygt 2 procent, vilket följer den budgeterade utvecklingen. Antal påstigande per dag för pendeltågstrafiken har ökat jämfört med föregående år men är i nivå med



budgeterad volym. Fördelningen av resenärer mellan linjerna Bålsta, Märsta, Södertälje, Uppsala och Västerhaninge är relativt konstant både under perioden och i jämförelse med tidigare perioder.

Antalet påstigande för lokalbanorna är 8 procent högre än föregående år. En förklaring till ökningen är att Lidingöbanan öppnats. Inom busstrafiken är antalet påstigande ungefär samma som föregående år.

Utbudsmättet antal sittplatskilometer har varit lägre för alla trafikslag utom lokalbanor som har ökat, bland annat till följd av öppnandet av Lidingöbanan.

### **3.2.2 Färdtjänsttrafik**

Antalet personer med färdtjänsttillstånd uppgår till 68 749, vilket är något fler än förra året då antalet tillstånd per perioden var 68 608. Tildelningen av resor, vilket betyder den minimivolym resor som alla färdtjänstresenärer har tillgång till, har varit 198 resor per person och år sen 2010.

Det totala antalet utförda resor för färdtjänsten (inklusive sjukresor) uppgick till 2 716 000 resor och överstiger budget med 3 procent. Trenden med minskat resande av taxi färdtjänst har brutits och antalet resor överstiger nu budget. Både rullstollstaxi och sjukresor fortsätter att öka.

### **3.2.3 Kollektivtrafik på vatten**

Antalet resenärer i skärgårdstrafiken har minskat jämfört med föregående år, till stor del på grund av den strejk som var under våren. I pendelbåtstrafiken har antalet passagerare ökat med 4 procent bland annat beroende på den nya linjen Riddarfjärden samt att Sjövägen fortsätter att öka.

## 4. Ekonomi

### 4.1 Resultatutveckling och prognos

*Tabell. Trafiknämndens resultat 2016 jämfört med resultat 2015 och budget 2016. Verksamhetsinterna intäkter och kostnader ingår ej i resultaträkningen nedan.*

Resultaträkning Mkr	Ack utfall 1608	Ack budget 1608	Avvik utf-bu 1608	Ack utfall 1508	Föränd %	Progn 2016	Budget 2016	Avvik pr-bu	Boksl 2015
Tillskott fr SLL/Landstingsbidrag	6 423	6 423	0	5 959	7,8%	9 634	9 634	0	8 938
Biljettintäkter/resenärsintäkter	4 893	4 766	127	4 700	4,1%	7 495	7 301	194	7 239
Uthyrning fordon	893	907	-14	890	0,3%	1 382	1 371	11	1 333
Uthyrning lokaler	406	461	-55	385	5,5%	640	681	-41	575
Reklam	155	153	2	157	-1,3%	248	230	18	249
Övriga intäkter	1 184	707	477	742	59,6%	1 604	1 080	524	1 165
<b>Verksamhetens intäkter</b>	<b>13 954</b>	<b>13 417</b>	<b>537</b>	<b>12 832</b>	<b>8,7%</b>	<b>21 004</b>	<b>20 297</b>	<b>707</b>	<b>19 500</b>
Personalkostnader	-335	-351	16	-315	6,3%	-547	-538	-9	-520
Köpt landtrafik (SL)	-8 041	-8 147	106	-7 826	2,7%	-12 200	-12 276	76	-11 857
Köpt färdtjänsttrafik (Ftj)	-813	-861	48	-805	1,0%	-1 255	-1 299	44	-1 258
Köpt sjötrafik (WÅAB)	-218	-201	-17	-184	18,5%	-300	-288	-12	-276
Drift och underhåll	-1 129	-1 247	118	-723	56,2%	-2 053	-1 933	-120	-1 431
Övriga kostnader	-881	-484	-397	-673	30,9%	-1 235	-857	-378	-1 224
<b>Verksamhetens kostnader</b>	<b>-11 416</b>	<b>-11 292</b>	<b>-125</b>	<b>-10 527</b>	<b>8,4%</b>	<b>-17 590</b>	<b>-17 191</b>	<b>-399</b>	<b>-16 564</b>
Avskrivningar	-1 803	-1 641	-162	-1 546	16,6%	-2 746	-2 493	-253	-2 510
Finansnetto	-329	-415	86	-378	-13,0%	-488	-613	125	-617
<b>Resultat</b>	<b>406</b>	<b>70</b>	<b>336</b>	<b>381</b>		<b>180</b>	<b>0</b>	<b>180</b>	<b>-192</b>

Resultatet per den sista augusti uppgår till 406 mkr jämfört med 381 mkr föregående år och ett budgeterat resultat för perioden på 70 mkr. Prognosen för årets resultat uppgår till 180 mkr jämfört med ett nollresultat i budget och tidigare prognos.

Verksamhetens intäkter överstiger periodens budget med 537 mkr, motsvarande 4,0 procent. I jämförelse med utfallet föregående år har intäkterna för perioden ökat med 797 mkr eller 8,7 procent. Den budgeterade intäktsutvecklingen för året är 4,1 procent. De prognostiserade intäkterna är 707 mkr högre än budget vid årets slut. Biljettintäkterna överstiger budget till följd av såväl positiv volym- som prisrelaterad utveckling. En reavinst, kopplat till ett frånträdande av tomträtt i Slakthusområdet till Stockholms stad, bidrar också till den positiva utvecklingen.

Verksamhetens kostnader överstiger periodens budget med 125 mkr, motsvarande 1,1 procent, och överstiger föregående års utfall med 889 mkr, motsvarande 8,4 procent. Den budgeterade kostnadsutvecklingen för året är 3,8 procent. Vid årets slut prognostiseras kostnaderna bli 399 mkr högre än budget, motsvarande 2,3 procent. Avvikelsen beror huvudsakligen på

kostnadsföringar av förstudier och upparbetade utgifter avseende Hornsbergs bussdepå samt en satsning på underhåll och omklassificering av utgifter inom projekt. Effektivare avtal och effektiviseringar inom trafikavtalen bidrar till lägre kostnader.

Kapitalkostnaderna överstiger periodens budget med 76 mkr motsvarande 3,7 procent. Retroaktiva avskrivningar och förändrade avskrivningsplaner för fordon, stationer, depåer med mera bidrar till ökade kostnader medan det lägre ränteläget minskar kostnaderna. Jämfört med föregående år ökar de med 10,8 procent. Den budgeterade utvecklingen är -0,7 procent. Vid årets slut beräknas utfallet överstiga budget med 4,1 procent.

Se vidare under 4.1.3 och 4.1.4 för en fördjupad analys av trafiknämndens intäkter och kostnader.

#### 4.1.1 Resultat per trafikindelning

För resultat per trafikindelning, se bilaga 1-3.

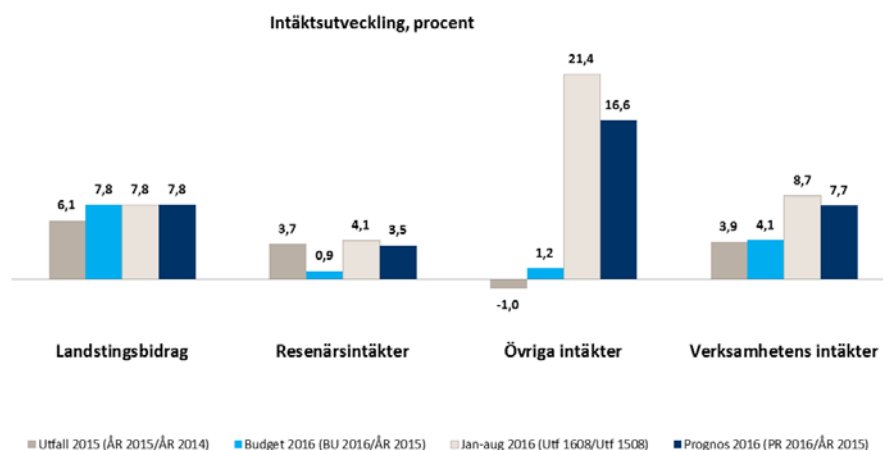
#### 4.1.2 Redovisning över samtliga specialdestinerade statsbidrag/medfinansiering

Statsbidrag/medfinansiering, Mkr	Ack utfall 1608	Budget 2016	Avvik AC-BU	Prognos 2016	Bokslut 2015
Pendeltåg Gemensamt	9	0	9	9	
Underbyggnad tunnelbana, röd linje	8	0	8	8	
Tunnelbana Gemensamt, stationer Hallunda och Norsborg	8	0	8	8	
Roslagsbanan kommunala följdinvesteringar	0	95	-95	95	
Tvärbanan Ost	0	101	-101	101	
<b>Totalt specialdestinerade statsbidrag/medfinansiering</b>	<b>25</b>	<b>196</b>	<b>-171</b>	<b>221</b>	<b>0</b>

#### 4.1.3 Intäktsutveckling

Den förväntade intäktsutvecklingen för året ligger högre jämfört med den budgeterade. Periodens utfall överstiger budget med 537 mkr motsvarande 4,0 procent. Vid årets slut prognostiseras intäkterna överstiga budget med 3,5 procent. Detta beror huvudsakligen på en bedömd gynnsam resandeutveckling samt positiva priseffekter kopplat till biljettintäkterna. En reavinst avseende Sandstugan 3 i Slakthusområdet bidrar också till de ökade intäkterna.

*Diagram. Intäktsutveckling jämfört med föregående år*



## Biljettintäkter

### Utfall

Biljettintäkterna/resenärsintäkterna för hela trafiknämnden överstiger periodens ackumulerade budget med 127 mkr.<sup>5</sup>

Biljettintäkterna inom SL-trafiken för augusti månad (inklusive verksamhetsinterna biljettintäkter) är 26 mkr högre än budget till följd av en högre resandeökning än den förväntade. Den ackumulerade avvikelsen för perioden jan-aug uppgår till 143 mkr. Ökningen jämfört med föregående år uppgår till 194 mkr.

Intäktsökningen i SL-trafiken är såväl volymrelaterad och hänförlig till ett generellt ökat resande, som prisrelaterad till följd av överströmning till dyrare biljetter. Se vidare Utökad analys avseende biljettintäkter i SL-trafiken i bilaga 4.

Periodens utfall för resenärsintäkter/biljettintäkter inom färdtjänsten överstiger såväl budget som utfall föregående år. Sjötrafikens utfall för biljettintäkter överstiger budget och är i nivå med föregående år. Vårens strejk i skärgårdstrafiken har dock påverkat utfallet med minskade intäkter till följd.

### Prognos

Prognosen för de totala biljettintäkterna inom trafiknämnden överstiger budget med 194 mkr<sup>6</sup>. SL-trafiken står för en ökning om 180 mkr, där biljettintäkterna ökar såväl jämfört med budget som i jämförelse med föregående år, främst till följd av den positiva volymutvecklingen och prisseffekter.

<sup>5</sup> Exklusive verksamhetsinterna intäkter.

<sup>6</sup> Exklusive verksamhetsinterna intäkter

Prognosen för färdtjänstens resenärsintäkter ligger något över budget. Sjötrafikens biljettintäkter förväntas överstiga budget vid årets slut. Ny avtalskonstruktion efter införande av nytt biljettsystem är huvudsakliga orsaken till detta.

## **Övriga intäkter**

### *Utfall*

Övriga intäkter sammanfattar intäkter från uthyrning, reklam samt övrigt inom trafiknämndens samtliga verksamhetsområden. Periodens intäkter överstiger budget med 410 mkr och är 464 mkr högre i jämförelse med motsvarande period föregående år.

Reavinst avseende frånträdande av tomträtt inom Slakthusområdet bidrar starkt till den positiva utvecklingen för trafiknämndens övriga intäkter. Trafiknämnden har under augusti 2016 flyttat depåverksamheten från Slakthusområdet till Hammarbydepån och frånträtt tomträtten Sandstugan 3 till Stockholm Stad. Intäkterna, 439 mkr, avser den erhållna ersättningen om 500 mkr med avdrag för bokförda värden uppgående till 61 mkr.

Vidare noteras inom SL-trafiken lägre intäkter från uthyrning av lokaler, vilket huvudsakligen beror på försenad inflyttning till depå Ulvsunda. Ökade intäkter från näringsbidrag, reklam, biljettkontroller, fastighetsförsäljning och överlåtelse av servitut i tunnelbanan (Kungsträdgården) med mera reducerar intäktsbortfall från lokaler. I övrigt är flera ingående avvikelser resultatneutrala såsom fordonsuthyrning och vidareförsäljningar av exempelvis drivström och bränsle, då motsvarande avvikelse återfinns under övriga kostnader.

Hälso- och sjukvårdsnämnden faktureras löpande för färdtjänstverksamhetens kostnader för sjukresor. Intäkterna understiger budget och utfall föregående år. Övriga intäkter inom sjötrafiken är högre såväl i jämförelse med budget som med föregående år. Vidarefaktureringar, av främst bränsle, är huvudorsaken till detta.

### *Prognos*

Prognosen för övriga intäkter överstiger budget med 512 mkr. Reavinsten avseende frånträdande av tomträtt inom Slakthusområdet bidrar till detta.

Inom SL-trafiken prognostiseras bland annat högre intäkter från reklam utöver garantibelopp, näringsbidrag, biljettkontroller, fastighetsförsäljning och från överlåtelse av servitut medan intäkter från uthyrning av lokaler väntas bli lägre. Det senare ianspråktagandet av depå Ulvsunda bidrar till lägre intäkter. Övriga avvikelser utgörs av resultatneutrala poster, beskrivna ovan.

För färdtjänstverksamhetens prognostiseras högre intäkter från Hälso- och sjukvårdsnämnden till följd av högre trafik kostnader för sjukresor. Övriga

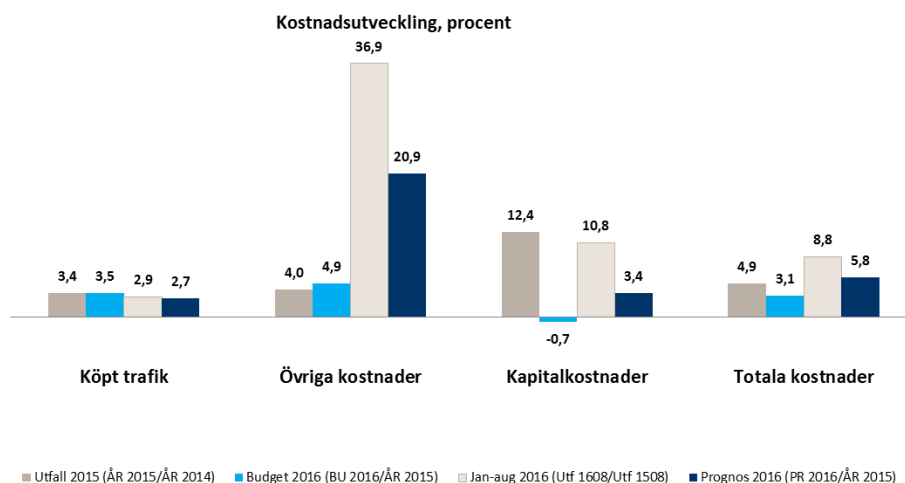
intäkter visar ingen avvikelse jämfört med budget. Sjötrafiken beräknar ökade intäkter jämfört med budget huvudsakligen till följd av ökad vidareförsäljning av bränsle.

#### 4.1.4 Kostnadsutveckling

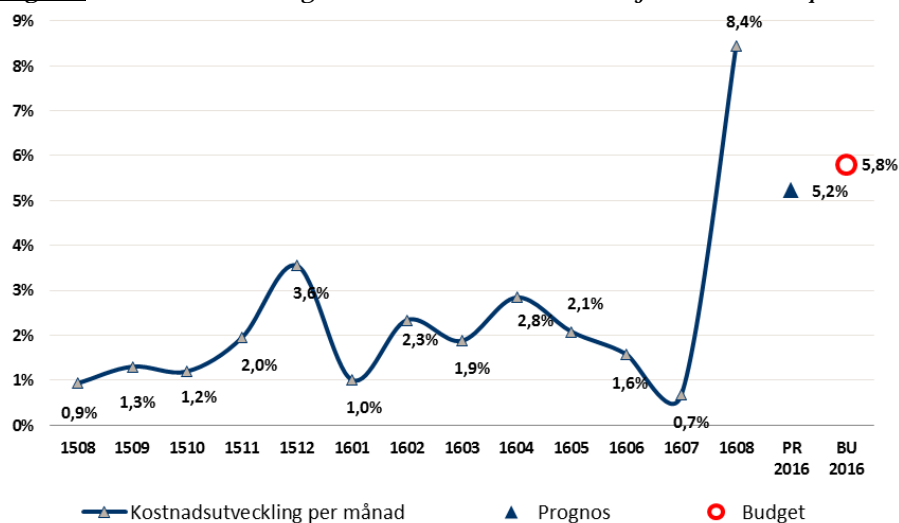
Den förväntade kostnadsutvecklingen överstiger den budgeterade utvecklingen. Periodens totala kostnader överstiger budget med 201 mkr motsvarande 1,5 procent. Jämfört med samma period föregående år har kostnaderna ökat med 1 097 mkr motsvarande 8,8 procent. Vid årets slut beräknas kostnaderna överstiga budget med 527 mkr motsvarande 2,6 procent.

Kostnadsökningen beror till största delen på engångsposter så som kostnadsföring av projekt, upparbetade utgifter relaterade till Hornsbergs bussdepå samt ökade avskrivningar. Även en upplösning av en underhållsreserv år 2015 bidrar till ökningen i jämförelse med föregående år. Effektivare avtal och effektiviseringar inom trafiken bidrar till att minska avvikelsen. Se vidare nedan för detaljer.

*Diagram. Kostnadsutveckling jämfört med föregående år*



*Diagram. Kostnadsutveckling, ackumulerade från årets början exklusive kapitalkostnader*



## Köpt landtrafik

### *Utfall*

Köpt landtrafik omfattar kostnaderna för trafikavtal inom SL. Kostnaderna uppgår till 8 041 mkr och är 106 mkr lägre än periodens budget.

Det lägre utfallet är huvudsakligen en följd av effektivare avtal samt genomförda effektiviseringar inom trafiken. Därutöver minskar omfattningen av lösen av leasing avseende bussar vilket leder till ett lägre utfall. Pendelbåtstrafiken visar ett lägre utfall vilket till stor del beror på den uteblivna linjen Solna-Årsta men också på strejken i april. Lägre kostnader uppstår också till följd av minskat underhåll av äldre pendeltågsvagnar av typ X10.

Ett antal faktorer bidrar dock till högre kostnader. En del VBP-avtal uppvisar högre kostnader, dels till följd av prisjusteringar och dels ett högre resande. Ersättningstrafiken till sommarens avstängningar inom tågtrafiken visar på ett högre utfall än förväntat. I övrigt överstiger avgifterna till Trafikverket och A-train budgeterade belopp. Därtill kommer ökade kostnader för index, främst avseende föregående år, samt incitament till följd av förbättrad leverans inom buss- och tunnelbaneverksamheten.

Jämfört med föregående år ökar kostnaderna för köpt landtrafik med 2,7 procent motsvarande 215 mkr. Kostnadsökningen beror till stor del på ökade kostnader avseende index. Under 2016 har kostnader tagits avseende index föregående år inom bussverksamheten. Även årets index ökar inom både buss- och tunnelbaneverksamheten. Inom järnvägstrafiken ökar avgifterna till Trafikverket och A-train.

*Prognos*

För helåret prognostiseras kostnaderna för köpt landtrafik understiga budget med 76 mkr motsvarande 0,6 procent av budget.

Avvikelsen beror huvudsakligen på effektivare avtal och genomförda effektiviseringar inom trafiken. Lägre kostnader uppstår också till följd av att pendelbåtlinjen Solna-Årsta uteblir. Dessutom minskar omfattningen av lösen av leasing avseende bussar vilket leder till ett lägre utfall. Utfallet för årets index har visat sig bli lägre än förväntat.

Ett flertal poster leder dock till högre kostnader. Kostnaderna för en del VBP-avtal inom busstrafiken ökar på grund av dels prisjusteringar och dels ett högre resande. Ersättningstrafiken till sommarens avstängningar inom tågtrafiken visar på ett högre utfall än förväntat. I övrigt överstiger avgifterna till Trafikverket och A-train budgeterade belopp. Ökade kostnader uppstår också till följd av implementeringen av pendeltåg av typ X60B. Därtill kommer ökade kostnader för index avseende föregående år, samt incitament till följd av förbättrad leverans inom buss- och tunnelbaneverksamheten.

**Köpt färdtjänsttrafik***Utfall*

Köpt färdtjänst omfattar kostnaderna för trafikavtal inom färdtjänsttrafiken inklusive sjukresor. Kostnaderna uppgår till 813 mkr och är 48 mkr lägre än periodens budget. Det lägre utfallet är en följd av effektivare avtal vilket ger lägre kostnad per resa. Under perioden har färdtjänsttaxi haft färre resor vilket bidrar till lägre kostnader. Resor med rullstolstaxi överstiger dock budget och de lägre avtalskostnaderna täcker inte den kostnad som volymökningen medför. Sjukresorna ökar såväl med taxi som med rullstolstaxi vilket medför ökade kostnader. Kostnaderna för sjukresor ersätts dock av intäkter från Hälso- och sjukvårdsnämnden. Förändrad avräkningsprincip avseende SL-kort till färdtjänstresenärer innebär lägre kostnader under årets gång. I årsbokslutet beräknas dock ingen avvikelse för detta.

Jämfört med föregående år ökar kostnaderna för köpt färdtjänst inklusive sjukresor med 1,0 procent. Ökningen beror på fler resande inom både färdtjänst och sjukresor. Kostnadsökningen motverkas dock av effektivare avtal med lägre kostnader per resa.

*Prognos*

För helåret prognostiseras kostnaderna för köpt färdtjänst inklusive sjukresor understiga budget med 44 mkr motsvarande 3,4 procent.



Avvikelsen är en följd av effektivare avtal med lägre kostnad per resa som följd. Resandet ökar dock inom både färdtjänst och sjukresor.

## **Köpt sjötrafik**

### *Utfall*

Köpt sjötrafik omfattar kostnaderna för trafikavtal inom Waxholmsbolaget. Kostnaderna uppgår till 218 mkr och är 17 mkr högre än periodens budget. Avvikelsen beror bland annat på högre kostnader för bränsleersättning inom avtalen samt ökade kostnader avseende godstrafiken. Även interimsavtal E29x bidrar till högre kostnader än budgeterat. De ökade kostnaderna motverkas dock av minskad trafikering till följd av strejken i april.

Jämfört med föregående år ökar kostnaderna för köpt sjötrafik med 18,5 procent motsvarande 34 mkr. Kostnadsökningen är en följd av en ny avtalskonstruktion där biljettintäkterna från skärgårdstrafiken tillfaller Waxholmsbolaget istället för entreprenören. Förändringen är resultatneutral för trafiknämnden.

### *Prognos*

För helåret prognostiseras kostnaderna för köpt sjötrafik att överstiga budget med 12 mkr motsvarande 4,2 procent. Avvikelsen beror i stora delar på en förändrad avtalskonstruktion där biljettintäkterna från skärgårdstrafiken tillfaller Waxholmsbolaget, vilket leder till ökade kostnader. Förstärkt trafik och högre kostnader för interimsavtal E29X bidrar till öka avvikelsen.

## **Övriga kostnader**

### *Utfall*

Övriga kostnader sammanfattar kostnader för personal, drift och underhåll samt övrigt inom trafiknämndens samtliga verksamhetsområden. Periodens kostnader uppgår till 2 345 mkr och överstiger budget med 263 mkr motsvarande 12,6 procent.

Ett flertal olika händelser bidrar till de ökade kostnaderna. Större orsaker är kostnadsföringar av projekt om sammanlagt motsvarande 235 mkr, avseende förlängningen av Spårväg City till Ropsten, Brommadepån, Spårväg Linje 4 samt förlängning av Roslagsbanan till Arlanda. Därutöver återfinns en kostnadsföring av bokförda utgifter om 115 mkr kopplade till den planerade bussdepån Hornsberg då projektet avslutats.

Ytterligare större orsaker till de ökade kostnaderna är rivningskostnader avseende Hammarbydepån, avsättning till upphandlingsskadestånd kopplat till avtal E29 inom skärgårdstrafiken samt försäljningsprovisioner

till entreprenörer. Dessutom har en del utgifter inom projekt bedömts utgöra kostnader. En större sådan post är hyran för Tomtebodas bussdepå under byggtiden. Vakansläget inom trafikförvaltningen bidrar till lägre personalkostnader men ökade kostnader för inhyrd personal. Se avsnitt 4.1.5 för vidare information avseende bemanning.

Inom kategorin återfinns ett antal större poster som bidrar till ett lägre utfall. Kostnaderna för drift understiger periodens budget, till stor del beroende på lägre priser för el och bränsle inom flertalet trafikslag. Den milda vintern bidrar till lägre kostnader för snöröjning. Utfallet avseende underhåll understiger periodens budget inom ett flertal områden dock främst inom järnvägstrafiken samt IT- och infrastrukturverksamheterna. Huvudsakligen beror det på förseningar och förskjutningar inom olika projekt bland annat till följd av vakansläget. Även ett minskat behov i förhållande till budget inom vissa områden bidrar till lägre kostnader. Lägre utfall noteras också för reklam och PR samt inhyrning och reaförluster relaterade till fordon.

En del avvikelser är resultatneutrala och motsvarande avvikelser återfinns under övriga intäkter.

Jämfört med föregående år ökar övriga kostnader med 37,1 procent motsvarande 634 mkr. Ökningen beror till stor del på ovan nämnda kostnadsföringar av projekt. Därutöver kan nämnas rivningskostnaderna avseende Hammarbydepån, kostnadsredovisning av projektutgifter såsom hyran för Tomtebodadepån, ökade försäljningsprovisioner samt avsättning för skadestånd inom skärgårdstrafiken. Därtill bidrar föregående års upplösning av en underhållsreserv avseende tunnelbanevagnar av typ C20 till avvikelsen.

Ett antal poster bidrar dock till att minska avvikelsen, så som lägre kostnader för reklam och PR, snöröjning, inhyrd personal och lagerförändringar. Föregående år återfinns en kostnadsföring av förstudier avseende Tvärbana Ost samt kostnader förknippade med olycksfall i rulltrappa, vilka båda bidrar till att minska avvikelsen.

#### *Prognos*

Helårsprognosen för övriga kostnader inom trafiknämnden överstiger budget med 507 mkr motsvarande 15,2 procent.

Huvudsakligen beror avvikelsen på ovan nämnda kostnadsföringar av projekt avseende Spårväg City, Brommadepån, Spårväg Linje 4 och Roslagsbanan till Arlanda om sammanlagt 235 mkr samt kostnadsföring av utgifter avseende Hornsbergsdepån om 115 mkr. Därtill görs en avsättning om 27 mkr avseende sanerings- och rivningskostnader relaterat till Hornsbergsdepån.

Avvikelsen beror även på rivningskostnader avseende Hammarbydepån, avsättning till upphandlingsskadedestånd kopplat till avtal E29 inom skärgårdstrafiken samt försäljningsprovisioner till entreprenörer. Under hösten görs en utökad satsning på underhåll vilket leder till ökade kostnader. Ytterligare orsaker till avvikelsen är inhyrd personal som ökar till följd av vakansläget samt specialistkonsulter kopplade till projekt, bland annat arbetet med Citybanan.

Ett antal poster under kategorin bidrar dock till minskade kostnader. Lägre el, energi och bränslepriser bidrar till lägre driftkostnader. Minskade reaförluster relaterat till fordon och fastigheter noteras. En del av minskningen beror dock på att reaförlusten avseende Mölnviks bussdepå bedömdes vara en avskrivningskostnad och återfinns nedan under avskrivningar. Fler orsaker till minskat utfall i förhållande till budget kan nämnas minskad omfattning av reklam och PR samt minskad inhyrning av fordon.

En del avvikelser är resultatneutrala och motsvarande avvikelser återfinns under övriga intäkter.

## **Kapitalkostnader**

### ***Avskrivningar***

#### *Utfall*

Periodens kostnader uppgår till 1 803 mkr och överstiger budget med 162 mkr motsvarande 9,9 procent, till följd av förändrade avskrivningsplaner avseende bussdepåer, stationer, fordon och retroaktiva avskrivningar avseende infrastruktur, främst Lidingö- och Roslagsbanan samt Tvärbanan. I jämförelse med föregående år är kostnaderna för perioden 257 mkr högre motsvarande 16,6 procent dels på grund av ändrade avskrivningsplaner dels till följd av nyinvesteringar. Den budgeterade kostnadsutvecklingen på årsbasis är -0,7 procent.

#### *Prognos*

Kostnaderna för avskrivningar förväntas uppgå till 2 746 mkr i prognosen och överstiger budget med 253 mkr motsvarande 10,1 procent. Förutom förändringar beskrivet ovan under utfall baserar sig avskrivningsunderlaget på beräknat utfall för befintliga anläggningstillgångar samt avskrivningar för pågående och tillkommande investeringar. Därutöver inkluderar prognosen ett nedskrivningsbehov avseende Fredriksdals bussdepå.

## Finansnetto

### Utfall

Finansnettot understiger periodens budget om 86 mkr motsvarande 20,7 procent. Detta förklaras framför allt av lägre marknadsräntor vilket påverkar räntekostnaderna positivt för såväl leasingkostnader som upptagna lån med rörlig ränta. Ränteintäkter på banktillgodohavanden och swapkostnader påverkas däremot negativt av den lägre räntenivån.

### Prognos

Finansnettot förväntas i prognosen för 2016 bli 125 mkr lägre än budgeterat motsvarande 20,4 procent. Förklaringar till det förbättrade finansnettot är framför allt lägre räntor vilket påverkar räntekostnaderna både i låne- och leasingdel. Lånen har dessutom tagits upp lite senare än vad som antogs i budget.

## 4.1.5 Bemanningkostnader

*Tabell. Bemanningkostnader jämfört med budget och föregående år*

Bemanningkostnader Mkr	Ack utfall 1608	Ack budget 1608	Avvik Utf-Perb	Ack utfall 1508	Föränd %	Progn 2016	Budget 2016	Avvik Pr-Bu	Boksl 2015
<b>Summa personalkostnader</b>	<b>-335</b>	<b>-351</b>	<b>16</b>	<b>-315</b>	<b>6,3%</b>	<b>-547</b>	<b>-538</b>	<b>-9</b>	<b>-520</b>
varav förändring sem- och löneskuld	5	0	5	5	0,0%	-1	0	-1	0
varav lönekostnad	-217	-226	9	-207	4,8%	-345	-356	11	-321
varav pensionskostnad	-32	-34	2	-26	23,1%	-55	-54	-1	-49
<b>Inhyrd personal</b>	<b>-14</b>	<b>-1</b>	<b>-13</b>	<b>-21</b>	<b>23,1%</b>	<b>-27</b>	<b>-1</b>	<b>-26</b>	<b>-28</b>
<b>Summa bemanningkostnad</b>	<b>-349</b>	<b>-352</b>	<b>3</b>	<b>-336</b>	<b>3,9%</b>	<b>-575</b>	<b>-539</b>	<b>-35</b>	<b>-548</b>

Verksamhetens bemanningkostnader utgör cirka 3 procent av trafiknämndens totala verksamhetskostnad och är i nivå med budget.

Utfallet för bemanningkostnaderna uppgår till 349 mkr jämfört med budgeterat 352 mkr för perioden. Lönekostnaderna understiger budget medan kostnaderna för inhyrd personal överstiger budget till följd av vakansläget. Lägre pensionskostnader redovisas relaterat till förändring av pensionsskulden enligt underlag från KPA Pension.

Bemanningkostnadernas utveckling jämfört med föregående år beror på ökade löne- och pensionskostnader. Detta som följd av att antalet anställda har ökat (bl a konsultväxling), den årliga lönerevisionen samt förändringar kopplat till pensionsskulden. Vakansläget har bidragit till ökad kostnad för inhyrd personal.

Vid årets slut väntas bemanningkostnaderna överstiga de budgeterade med 35 mkr huvudsakligen på grund av inhyrning av personal,

rekryteringar samt kostnader för resekort där budget återfinns under övriga kostnader.

## 4.2 Investeringar

Trafiknämndens investeringar omfattar samtliga trafikslag och fördelas per investeringstyp samt på specificerade och ospecificerade investeringar i bilaga Trafikinvesteringar.

Specificerade investeringar uppgår till cirka 83 procent av den prognostiserade investeringsvolymen för perioden. Resterande 17 procent består av ospecificerade investeringar, främst ersättningsinvesteringar.

*Tabell. Trafiknämndens investeringar*

Investeringar (mkr)	Ack utfall 1608	Prognos 2016	Budget LF 2016	Upparb UTF./PR	Avvik PR-BU	Upparb. PR/BU
Specificerade investeringar	2 789	4 929	5 322	57%	-393	93%
Ospecificerade investeringar	509	987	868	52%	119	114%
<b>Trafiknämnden totalt</b>	<b>3 299</b>	<b>5 915</b>	<b>6 190</b>	<b>56%</b>	<b>-275</b>	<b>96%</b>
<i>Varav ersättningsinvesteringar</i>	<i>927</i>	<i>1 914</i>	<i>2 243</i>	<i>48%</i>	<i>-329</i>	<i>85%</i>

### 4.2.1 Utfall och prognos 2016

Investeringsutfallet per augusti uppgår till 3 299 mkr, vilket motsvarar en uppbyggnadsgrad i förhållande till årets prognos om 56 procent. Prognosen för året är 5 915 mkr, vilket är 275 mkr under budget. Avvikelsen beror på överprövning av upphandlingen av X15p fordon vilket innebär att den planerade utbetalningen för fordonen förskjuts.

### 4.2.2 Specificerade investeringar

Investeringsbudget 2016 för specificerade investeringar uppgår till 5 322 mkr. Prognosen för året uppgår till 4 929 mkr och understiger årets budget med 393 mkr. I bilaga 5 finns en beskrivning av periodens utfall för de specificerade investeringarna.

Nedan återfinns beskrivningar av avvikelser mellan prognos och budget fördelat per specificerat investeringsobjekt.

Tabell. Trafiknämndens specificerade investeringar

Specificerade investeringar TN (mkr)	Ack utfall 1608	Prognos 2016	Budget LF 2016	Upparb UTF./PR	Avvik PR- BU
10001 Program Roslagsbanans kapacitetsförstärkn.	286	556	819	51%	-264
10002 Program Bussdepåer	147	242	699	61%	-457
10004 Program Slussen	232	482	617	48%	-135
10005 Program Röda linjens uppgradering	628	997	1 155	63%	-158
10006 Program Citybanan	19	40	72	48%	-32
10007 Program Tvärbana Norr Solnagrenen	45	155	128	29%	27
10008 Program Spårväg City	-49	317	334	-15%	-17
10012 Program IT med säkerhetsaspekt	38	106	195	36%	-89
10013 Program Spårdepåer	77	204	317	38%	-113
10028 Program Pendeltåg	780	1 413	1 555	55%	-142
10016 Program Kistagrenen	80	163	230	50%	-68
Roslagsbanan till Arlanda	-10	0	14		-14
Spårväg Syd	1	1	30	86%	-29
Nya Spårvägs museet	1	3	5	36%	-3
C20 - uppgradering	23	49	8	48%	41
Biljett - och betalsystem FO	0	0	60		-60
Trafikinformation (Realtidsinformation)	4	7	90	59%	-83
Lågfrekvent underhåll Pendeltåg Stockholmståg	152	296	104	51%	192
Lågfrekvent underhåll Pendeltåg ny trafikoperatör (X60)	0	0	125		-125
Utbyte av hissar och rulltrappor 2015-2019	81	149	250	54%	-101
Övriga specificerade investeringar	18	148	211	12%	-63
Justeringspost		-397	-1 695		1 298
<i>Justering avslutade/nedlagda projekt*</i>	235				
<b>Totalt</b>	<b>2 789</b>	<b>4 929</b>	<b>5 322</b>	<b>57%</b>	<b>-393</b>
<i>Varav ersättningsinvesteringar</i>	557	1 223	1 706	46%	-483

\* I huvudsak Spårväg City

### 10001 Program Roslagsbanans kapacitetsförstärkning

Investeringsbudgeten för året uppgår till 819 mkr. Prognosen för året uppgår till 556 mkr och understiger årets budget med 264 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på överprövning av upphandlingen av X15p fordon, vilket medför förskjutning av utbetalningen för dessa till 2017.

### 10002 Program Bussdepåer

Investeringsbudgeten för året uppgår till 699 mkr. Prognosen för året uppgår till 242 mkr och understiger årets budget med 457 mkr. Avvikelsen beror dels på förändrad betalplan för Fredriksdal och dels på förskjutning i detaljplanen för Tomtebodan och att detaljplanen för Ekerö överklagats till Mark- och Miljööverdomstolen.

### 10004 Program Slussen

Investeringsbudgeten för året uppgår till 617 mkr. Prognosen för året uppgår till 482 mkr och understiger årets budget med 135 mkr. Avvikelsen beror på att en översyn av sommarens planerade arbeten i projekt Saltsjöbanan gjorts vilket lett till att delar av prognos 2016 omfördelats till 2017.

**10005 Program Röda linjen**

Investeringsbudgeten för året uppgår till 1 155 mkr. Prognosen för året uppgår till 997 mkr och understiger årets budget med 158 mkr. Avvikelsen beror på omarbetade betalningsplaner och att delar i projekt Nyboda/Hammarby och RLU IT förskjuts till 2017.

**10006 Program Citybanan**

Investeringsbudgeten för året uppgår till 72 mkr. Prognosen för året uppgår till 40 mkr och understiger årets budget med 32 mkr. Avvikelsen beror på att tester, IT-system, spärmlinjer och kundservicemoduler senarelagts till 2017.

**10007 Program Tvärbana Norr Solnagrenen**

Investeringsbudgeten för året uppgår till 128 mkr. Prognosen för året uppgår till 155 mkr och överstiger årets budget med 27 mkr. Avvikelsen beror på ny leveranstidplan för signalsystemet vilket har förskjutit stora delar av utgifterna från 2015 till 2016 och 2017.

**10008 Program Spårväg City**

Investeringsbudgeten för året uppgår till 334 mkr. Prognosen för året uppgår till 317 mkr och understiger årets budget med 17 mkr. Orsaken är senarelagd FTO (Final Take Over) avseende A36-fordon på Lidingöbanan.

**10012 Program IT med säkerhetsaspekt**

Investeringsbudgeten för året uppgår till 195 mkr. Prognosen för året uppgår till 106 mkr och understiger årets budget med 89 mkr. Avvikelsen beror dels på tidsförskjutning i LÅS-projektet på grund av att det övergripande IT-systemet tagit längre tid att utveckla än planerat och dels på en avbruten upphandling för GPS-projektet.

**10013 Program Spårdepåer**

Investeringsbudgeten för året uppgår till 317 mkr. Prognosen för året uppgår till 204 mkr och understiger årets budget med 113 mkr. Avvikelsen beror dels på att Hammarbydepån har kunnat byggas billigare än beräknat och dels på att projekt Högdalen har kunnat sänka sin prognos på grund av lägre utgifter för anbud.

**10028 Program Pendeltåg**

Investeringsbudgeten för året uppgår till 1 555 mkr. Prognosen för året uppgår till 1 413 mkr och understiger årets budget med 142 mkr. Avvikelsen beror på att medel för riskhantering och utredningar avseende X60B har flyttats till 2017.

**10016 Program Kistagrenen**

Investeringsbudgeten för året uppgår till 230 mkr. Prognosen för året uppgår till 163 mkr och understiger årets budget med 68 mkr. Avvikelsen beror på ett reviderat antagande om tidpunkt för genomförandebeslut, från beslut i samband med budget 2017 (juni 2016) till separat genomförandebeslut i landstingsfullmäktige i november 2016.

**Roslagsbanan till Arlanda**

Investeringsbudgeten för året uppgår till 14 mkr. Prognosen för året är 0 mkr. Projektet har avbrutits och kostnadsförts.

**Spårväg Syd**

Investeringsbudgeten för året uppgår till 30 mkr. Prognosen för året uppgår till 1 mkr och understiger årets budget med 29 mkr. Avvikelsen beror på att projektet är pausat på grund av Sverigeförhandlingen.

**Nya Spårvägmuseet**

Investeringsbudgeten för året uppgår till 5 mkr. Prognosen för året uppgår till 3 mkr och innefattar framtagande av systemhandling.

**C20 uppgradering**

Investeringsbudgeten för året uppgår till 8 mkr. Prognosen för året uppgår till 49 mkr och överstiger årets budget med 41 mkr. Avvikelsen beror på att i budgeten gjordes antaganden om förändringar i projektet vilka skulle kunna sänka utfallet 2016, detta har senare visat sig inte vara kostnadseffektivt.

**Biljett- och betalsystem**

Investeringsbudgeten för året uppgår till 60 mkr. Prognosen för året uppgår till 0 mkr och understiger årets budget med 60 mkr. Avvikelsen beror främst på att förstudien visade att all befintlig försäljnings- och valideringsutrustning inte behöver bytas ut, vilket innebär att projektets totala utgift minskas och därmed är det omklassificerat till ospecificerat.

**Trafikinformation**

Investeringsbudgeten för året uppgår till 90 mkr. Prognosen för året uppgår till 7 mkr och understiger årets budget med 83 mkr. Avvikelsen beror på att förstudien förskjutits i tid och fortfarande pågår. Budget 2016 avser planerings- och genomförandefaserna.

**Utbyte av hissar och rulltrappor**

Investeringsbudgeten för året uppgår till 250 mkr. Prognosen för året uppgår till 149 mkr och understiger årets budget med 101 mkr. Avvikelsen beror på att tidplanen justerats jämfört med budgeterad tidplan.



### 4.2.3 Ospecificerade investeringar

Investeringsbudget 2016 för ospecificerade investeringar uppgår till 868 mkr. Prognosen för året uppgår till 987 mkr och överstiger budget med 119 mkr.

*Tabell. Trafiknämndens ospecificerade investeringar*

Ospecificerade investeringar	Ack utfall 1608	Prognos 2016	Budget LF 2016	Upparb UTF./PR	Avvik PR- BU	Upparb PR/BU
Strategiska investeringar	140	296	331	47%	-35	89%
Ersättningsinvesteringar	369	691	537	53%	154	129%
<b>Totalt</b>	<b>509</b>	<b>987</b>	<b>868</b>	<b>52%</b>	<b>119</b>	<b>114%</b>

## 4.3 Balansräkning

Se bilaga 1 och 3 för balansräkningar avseende SL-koncernen och WÅAB.

#### 4.4 Analys och eventuella riskfaktorer

Nedan redovisas finansiella risker som kan påverka prognosen 2016.

*Tabell. Riskvärde och prioritet.*

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

Investeringsprojekten har en budget på 6,2 miljarder kronor. Risken är att uppbyggnadsgraden vid årets slut avviker i förhållande till prognosen 5,9 miljarder kronor. En procentenhets avvikelse innebär att utfallet avviker med 60 miljoner kronor jämfört med investeringsbudgeten. Risken bedöms som medium, det vill säga riskerna måste reduceras så långt det är praktiskt möjligt.

SL och Skatteverket har avslutat en tidigare dialog avseende ingående mervärdesskatt på uppförandekostnader av depåer. Dialogen har resulterat i att SL gjort en frivillig rättelse av inlämnade deklARATIONER. Det kan efter avslutad dialog konstateras att det finns ingående skatt om cirka 50 mkr, hänförlig till servitutsupplåtelser och överlåtelse av parkeringsplatser i Fredriksdals bussdepå, som inte medför avdragsrätt för SL. Av detta belopp är 8,4 mkr hänförlig till servitutsupplåtelser vilket har kostnadsförts i augusti 2016. Den återstående delen av beloppet på 50 mkr som avser parkeringsplatser har ännu inte kostnadsförts, då det inte är klarlagt om köparen kommer att överta den ingående skatten. Om köparen inte ersätter SL för den ingående skatten kommer beloppet att kostnadsföras. Risken bedöms som hög.

Utredningar av befintliga fastighetsprojekt sker successivt. Risken är att aktiverade kostnader skall omföras till resultatet. Risken kan ej bedömmas innan respektive utredning är klar.

## 5. Arbetsgivare för framtiden

Trafikförvaltningen har under det första halvåret arbetat intensivt med personal- och kompetensförsörjning. Personalomsättningen har varit hög, 11,9%, till stor del beroende på en god arbetsmarknad i Stockholm. Många av trafikförvaltningens medarbetare besitter kompetens som är attraktiv för andra arbetsgivare inom närområdet. Den goda arbetsmarknaden är i vissa fall även lönedrivande och ett problem i samband med ersättningsrekrytering.

På grund av svårigheten med att hitta rätt kompetens, samt till följd av antalet rekryteringar, har förvaltningens HR-avdelning gjort en inventering av externa rekryteringsleverantörer med resultatet att samarbete inletts med flera nya rekryteringsleverantörer för att minska sårbarheten.

Arbetet med att växla konsulter till anställda har påbörjats. Arbetet har påbörjats för befattningar som är ledande, stödjande och uppföljande, i syfte att uppnå en stabil och mer kostnadseffektiv organisation. Ett antal konsulter (resurskonsulter) används till att ersätta vakanta tjänster under tjänstetillsättning eller kortare frånvaroperioder (ca 6 mån).

Under det första halvåret har den tidigare initierade satsningen på arbetsmiljöutbildning genomförts. Utgångspunkt har bland annat varit en ny föreskrift avseende organisatorisk och social arbetsmiljö, samt tidigare handlingsplan avseende kränkande särbehandling. Parallellt med arbetsmiljöutbildningen har även utbildning genomförts inom kollektivavtal och arbetsrätt till chefer inom TF. Trafikförvaltningens proaktiva hälsosatsning har fortsatt.

Ett nytt samarbetsavtal mellan trafikförvaltningen och de fackliga organisationerna har tecknats och nya samverkansformer implementeras med start under augusti månad.

### 5.1 Sjukfrånvaro

Sjukfrånvaromått	Ack utfall	Ack utfall	Förändr
	1608	1508	
Procentuell sjukfrånvaro TF	5,4	5,1	0,3

Sjukfrånvaron ligger i linje med de senaste årens utfall.

## 6. Ledningens åtgärder

För att få en budget i balans 2016 var kravet på trafikförvaltningen i Budget 2016 (TN 2014-0439) att förvaltningen minskar sina kostnader med 300 miljoner kronor.

Förutsättningarna för en budget i balans har stärkts genom att antalet betalande resande är högre och att basen för index är lägre vid ingången av 2016 jämfört med när budgeten lades. Dessutom är genomförda upphandlingar under 2015 mer kostnadseffektiva än antagandena i budget.

Vid ingången av räkenskapsåret hade trafiknämnden en budget i balans.

### *Intern styrning och kontroll*

Trafikförvaltningen arbetar strukturerat med att identifiera risker. Dessa redovisas i internkontrollplanen som är uppdaterad per augusti enligt bilaga. Förvaltningens största program leds och styrs baserat på riskhantering i programmets alla faser. De förslag till beslut som presenteras i tjänsteutlåtande ska sedan årsskiftet innehålla en redogörelse för genomförda riskanalys- och riskhanteringsåtgärder.

Under året har förvaltningens arbete med att etablera och stärka intern styrning och kontroll fortsatt. Internkontrollarbetet inom den tekniska fastighetsförvaltningen har befästs och motsvarande ansats kommer att tillämpas för område bana, el och signal. Vidare har ett arbete påbörjats för att förbättra förvaltningens metod för uppföljning av trafikoperatörer, med inriktning på produktionsinformation och avtalade nyckeltal.

Trafikavdelningen fortsätter det löpande arbetet med leverantörsrevisioner inom områdena säkerhet, miljö, arbetsmiljö och kvalitet samt riskanalyser inför uppstart och avslut av trafikaffärer.

Gruppen för internkontroll är bemannad och har startat sitt arbete. Gruppen skall arbeta med att införa processflöden och kontroller för att hantera identifierade risker och förbättringsområden samt att vara rådgivare för hur processer och kontroller kan etableras och förbättras. Internkontrollgruppen kommer under hösten att fokusera på att fortsatt stödja sektion Infrastruktur BES (Bana, El och Signal) med att implementera systematisk avtalsuppföljning och sektion Tunnelbana avseende internkontroll inom teknisk fastighetsförvaltning. Därutöver kommer den att identifiera risker i process och nyckelkontroller avseende intäktssäkring samt dataanalys av leverantörsutbetalningar.

Internrevisionschefen har startat sitt arbete och funktionen kommer att vara fullt bemannad under hösten.

Ett större fokus läggs nu på att både åtgärda revisionsrekommendationer och få en bättre process internt för att hantera granskningar och rekommendationer, samt förbättra processen med revisionsorganen.

Arbetet leds och koordineras av avdelningen för Verksamhetsstyrning och ekonomi.

Trafikförvaltningens ledning har ökat fokus, ledning och uppföljning, för att få en snabbare effekt av förändringsarbetet inom fastighetsutredningen, IT-utredningen och personalstrategisk utredning.

Fastighetsutredningens sex delprojekt berör bland annat fastighetsfrågornas organisatoriska placering samt tydliggörande av roller, ansvarsområden och mandat, styrdokument för kollektivtrafikens fastighetsfrågor, byggnaders och anläggningars skick och standard samt den ekonomiska och skatterättsliga situationen. Under hösten kommer inriktningsbeslut fattas avseende framtida organisation och ansvarsområden.

Trafikförvaltningen kommer att ta emot stora leveranser av IT-system för förvaltning under de närmaste åren såsom Röda linjens uppgradering, Citybanan och den utbyggda tunnelbanan. IT-utredningen kommer att föreslå en förvaltningsmodell, arbetssätt och organisation, för en tydligare styrning av IT-verksamheten. Uppdraget är även att effektivisera den verksamhetsstyrda IT-förvaltningen. Beslut fattas under hösten.

En personalstrategisk utredning pågår med uppdrag att ta fram en kompetensförsörjningsplan, genom att bland annat identifiera vilka roller som ska vara bemannade med anställda respektive konsulter. Projektet ska ta fram en beskrivning av förvaltningens kompetensbehov för investeringar i genomförandefasen, samt en tillhörande plan för genomförande. Konsultväxling kommer att ske parallellt när behov identifieras.

Trafikförvaltningen stärker den ekonomiska styrningen av projekt och program. Controllers, anställda och konsulter, inom olika projekt och program samlas och leds framåt av VE, där en ny grupp har skapats. Målsättningen är att skapa en högre och jämnare kvalitet på den ekonomiska styrningen och en ökad transparens avseende ekonomisk status, prognostisering och risker. Ansvaret för ekonomistyrningen kvarstår dock hos respektive projekt och program.

I arbetet med att skapa ett integrerat systemstöd för ekonomi- och verksamhetsstyrning har de två första modulerna införts. Modul 1: beslutsstöd för utfall, budget och prognos. Modul 2: verksamhetsstyrning. Ledningsrapporteringen per augusti har genomförts i det nya systemstödet avseende planering och uppföljning av mål, uppdrag och revisionsrekommendationer. Även arbetet med verksamhetsplanen för 2017 sker i systemet. Arbetet med att ta fram en lösning pågår fram till årsskiftet avseende den tredje modulen; investeringar. Implementation av denna modul är planerad till våren 2017.

Ett nytt rapportpaket tas fram för månadsrapportering till ledningsgruppen utifrån trafik, anläggningar/fastigheter samt projekt och upphandlingar.

### *Verksamhetsutveckling*

Processen för verksamhetsplanering har utvecklats under året med bland annat ledningens prioriterade utvecklingsområden. De prioriterade utvecklingsområdena är projektstyrning, kompetensförsörjning och underhålla och utveckla trafikförvaltningens anläggningar. Gemensamt för dessa tre områden är att de är kritiska för verksamhetens framgång, både avseende externa leveranser och intern arbetsmiljö.

Arbetet med att förbättra och säkra försäljning, betalning och intäkter (FBI) avseende biljetter är överlämnat för förvaltning. Resultatet är bland annat en tydlig ansvarsfördelning mellan sektionerna Intäkter, Redovisning och IT, samt ett utvecklat avstämningsverktyg, FBI.

Ett nytt systemstöd har införts för att underlätta bokslutsarbetet genom bland annat enklare efterlevnadskontroll och dokumentation samt transaktionsavstämningar (matchningar).

Trafikförvaltningen genomför ett pilotprojekt för införande av kategoristyrtd inköp. Förenklat innebär kategoristyrtd inköp en samordning av ett företags samlade inköpsvolym – volym som kategoriseras baseras på logiska marknadsstrukturer. Utvecklingen av affärsmässigheten i dessa kategorier drivs tvärfunktionellt i team bestående av intressenter från hela organisationen. Att sänka eller eliminera leverantörskostnader är alltid det primära målet med kategoristyrtd inköp.

Trafikavdelningen har publicerat en första version av förvaltningshandboken som samlar och tillgängliggör befintliga arbetsätt i förvaltningskedet, bland annat avseende avtalsuppföljning. Detta innebär att trafikförvaltningen nu har handböcker för hela flödet från studier, genomförande och förvaltning, kompletterat med handböcker och stöd på intranätet avseende ekonomi, juridik, dokumenthantering och konsultanvändning.

Rutinen för beställargrupper har reviderats för att tydliggöra syfte och mandat. Beställargrupper är en del i kravställning och kunskapsåterföring med fokus på förvaltning via studier, projekt och upphandlingar.

Trafikförvaltningens uppdrag att genomföra administrativa besparingar under perioden 2015-2017 kommer att genomföras via konsultväxling, färre resurskonsulter, översyn av antal befattningar samt kategoristyrtd inköp.

## 7. Pågående rättsprocesser (tvister)

Beträffande skärgårdsupphandlingen (E29) har Förvaltningsrätten i Stockholm i ett mål gällande temporära uppdragsavtal (Mål nr 1290-16) bedömt att SLL inte visat att de haft rätt att sluta avtal utan föregående annonsering. Förvaltningsrätten bedömer dock att omständigheterna är sådana att det med tvingande hänsyn till ett allmänintresse finns skäl att låta avtalen bestå. SLL har överklagat domen, men bedömer att chansen att få rätt är liten. Om SLL inte får rätt blir effekten att Konkurrensverket inleder ett förfarande mot SLL, som leder till skadestånd. Maximalt skadestånd som kan utdömas är 20 mkr. En avsättning är gjord för en upphandlingsskadeavgift om 15 mkr.

SL har till Kammarrätten efter dom i Förvaltningsrätten överklagat Skatteverkets föreläggande om skattetillägg avseende hur aktieägartillskott har redovisats i deklARATIONEN.

Arriva Sverige AB har vid tingsrätten yrkat att tingsrätten ska förpliktiga SL att återbetala 7 mkr rörande vite för Nöjd Kund Index. SL har inte redovisat någon avsättning då bolaget bedömer att domen blir till SL:s fördel.

## 8. Nämnd-/styrelsebehandling

Delårsrapporten per augusti behandlas i styrelse och trafiknämnd den 27 september 2016.

## 9. Bilagor

- 1 -3 Specifikationer per verksamhet/bolag
- 4 Utökad analys avseende biljettintäkter i SL-trafiken
- 5 Specificerade investeringar – utfall per augusti 2016

### Separata dokument:

Trafikinvesteringar  
Åtterrapporering uppdrag i budget  
Åtterrapporering uppdrag under löpande år  
Uppföljning Internkontrollplan 2016  
Mål- och verksamhetstal  
Finansuppföljning

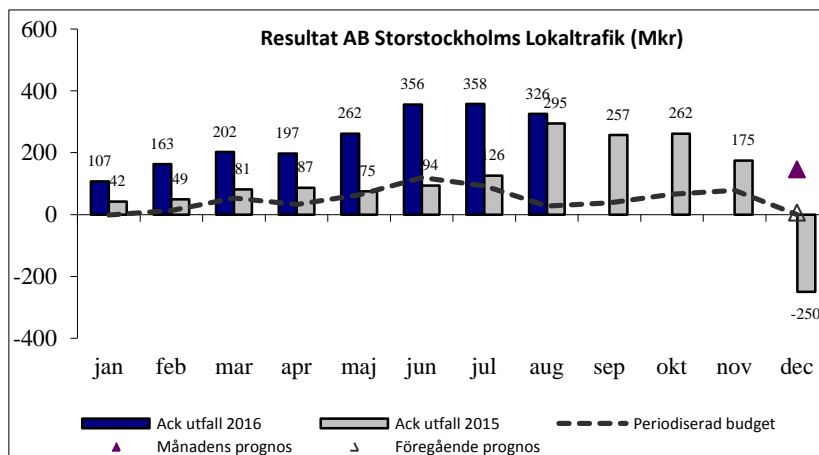
Stockholm 2016-09-19

Caroline Ottosson  
Förvaltningschef  
Trafikförvaltningen

Håkan Nilsson  
Avdelningschef  
Trafikförvaltningen



## Bilaga 1 - SL-koncernen



Resultaträkning Mkr	Ack utfall 1608	Ack budget 1608	Avvik utf-bu 1608	Ack utfall 1508	Föränd %	Progn 2016	Budget 2016	Avvik pr-bu	Boksl 2015
Tillskott fr SLL/Landstingsbidrag	5 568	5 568	0	5 147	8,2%	8 352	8 352	0	7 721
Biljettintäkter/resenärsintäkter	4 736	4 593	143	4 542	4,3%	7 280	7 100	180	7 027
Uthyrning fordon	893	907	-14	890	0,3%	1 382	1 371	11	1 333
Uthyrning lokaler	409	461	-52	385	6,2%	638	682	-44	575
Reklam	155	153	2	157	-1,3%	248	230	18	249
Övriga intäkter	986	519	467	719	37,1%	1 278	792	486	877
<b>Verksamhetsintäkter</b>	<b>12 748</b>	<b>12 200</b>	<b>548</b>	<b>11 839</b>	<b>7,7%</b>	<b>19 178</b>	<b>18 526</b>	<b>652</b>	<b>17 782</b>
Personalkostnader	-2	-4	2	0		-4	-6	2	-28
Köpt trafik	-8 078	-8 147	69	-7 865	2,7%	-12 247	-12 317	70	-11 905
Drift och underhåll	-1 050	-1 169	119	-653	60,8%	-1 871	-1 794	-77	-1 320
Övriga kostnader	-1 200	-842	-358	-1 138	5,4%	-1 739	-1 371	-368	-1 709
<b>Verksamhetskostnader</b>	<b>-10 329</b>	<b>-10 162</b>	<b>-167</b>	<b>-9 656</b>	<b>7,0%</b>	<b>-15 861</b>	<b>-15 488</b>	<b>-373</b>	<b>-14 962</b>
Avskrivningar	-1 766	-1 599	-167	-1 513	16,7%	-2 688	-2 430	-258	-2 459
Finansnetto	-327	-412	85	-375	-12,8%	-484	-609	125	-611
<b>Resultat</b>	<b>326</b>	<b>27</b>	<b>299</b>	<b>295</b>		<b>146</b>	<b>0</b>	<b>146</b>	<b>-250</b>

Inklusive verksamhetsinterna intäkter och kostnader.

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

Balansräkning Mkr	2016-08-31	2015-12-31	Förändring
<b>Tillgångar</b>			
Anläggningstillgångar	53 303	51 788	1 515
Omsättningstillgångar	4 824	5 311	-487
varav kassa och bank	1 881	2 593	-712
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>	<b>58 127</b>	<b>57 099</b>	<b>1 028</b>
<b>Eget kapital</b>	<b>7 345</b>	<b>6 769</b>	<b>576</b>
Avsättningar (samt ev. minoritetsintresse)	755	761	-6
<b>Skulder</b>	<b>50 027</b>	<b>49 569</b>	<b>458</b>
Långfristiga skulder	44 242	42 633	1 609
Kortfristiga skulder	5 785	6 936	-1 151
<b>SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL</b>	<b>58 127</b>	<b>57 099</b>	<b>1 028</b>

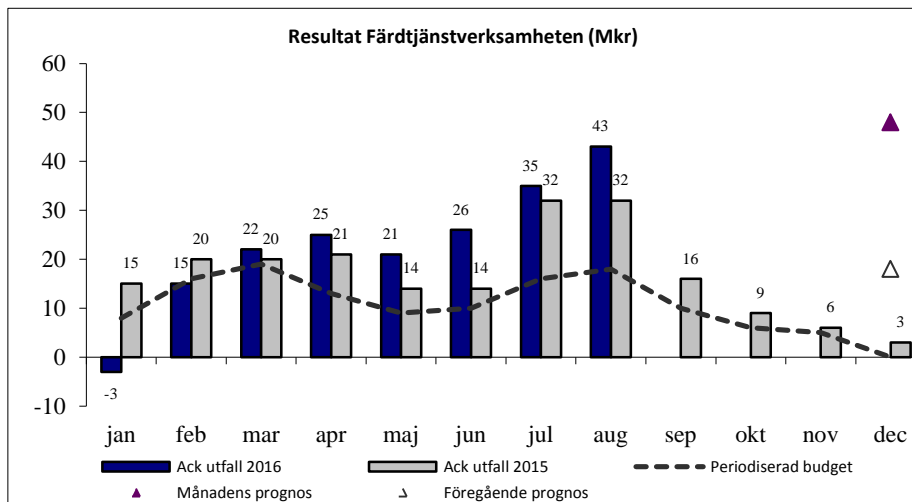
Produktionsredovisning	Ack utfall 1608	Ack utfall 1508	Föränd %	Period Budget	Avvik %	Prognos 2016	Budget 2016	Avvik %	Bokslut 2015
<b>Allmän kollektivtrafik på land, tusental:</b>									
Genomsnitt påstigande en vintervardag*	2 846	2 767	2,9%	-	-	2 920	2 920	0,0%	2 841
Genomsnitt påstigande en vardag**	2 617	2 560	2,2%	-	-	2 700	2 700	0,0%	2 651
Antal sittplatskilometer, miljoner	11 817	12 062	-2,0%	-	-	18 200	17 990	1,2%	18 312

\* Redovisningen för kollektivtrafik på land sker med en månads fördröjning. Prognos och budget avser vintervardagar dvs tertial 1 och 3.

\*\* Redovisningen för kollektivtrafik på land sker med en månads fördröjning

Investeringar AB SL, mkr	Ack utfall 1608	Prognos 2016	Budget LF 2016	Upparb UTF./PR	Avvik PR-BU	Upparb. PR/BU
Specificerade investeringar	2 789	4 926	5 317	57%	-391	93%
Ospecificerade investeringar	524	939	733	56%	206	128%
AB SL Justeringspost						
<b>AB SL Totalt</b>	<b>3 313</b>	<b>5 864</b>	<b>6 050</b>	<b>56%</b>	<b>-186</b>	<b>97%</b>
<i>Varav ersättningsinvesteringar</i>	<i>922</i>	<i>1 883</i>	<i>2 155</i>	<i>49%</i>	<i>-272</i>	<i>87%</i>

## Bilaga 2 – Färdtjänstverksamheten



Resultaträkning Mkr	Ack utfall 1608	Ack budget 1608	Avvik utf-bu 1608	Ack utfall 1508	Föränd %	Progn 2016	Budget 2016	Avvik pr-bu	Bokslut 2015
Tillskott fr SLL/Landstingsbidrag	621	621	0	592	4,9%	931	931	0	888
Resenärsavgifter	123	118	5	116	6,0%	181	180	1	181
Från HSN för sjukresor	156	159	-3	162	-3,7%	252	246	6	248
Övriga intäkter	7	7	0	8	-12,5%	12	12	0	11
<b>Verksamhetens intäkter</b>	<b>907</b>	<b>905</b>	<b>2</b>	<b>878</b>	<b>3,3%</b>	<b>1 377</b>	<b>1 369</b>	<b>8</b>	<b>1 328</b>
Köpt färdtjänsttrafik	-648	-675	27	-642	0,9%	-994	-1 044	50	-1 004
Sjukresor	-181	-179	-2	-179	1,1%	-284	-279	-5	-277
Tjänsteresor	-5	-6	1	-6	-16,7%	-9	-9	0	-9
Övriga kostnader	-29	-25	-4	-20	45,0%	-41	-38	-3	-35
<b>Verksamhetens kostnader</b>	<b>-863</b>	<b>-887</b>	<b>25</b>	<b>-846</b>	<b>2,0%</b>	<b>-1 328</b>	<b>-1 369</b>	<b>41</b>	<b>-1 325</b>
Avskrivningar	-1	0	-1	0	0,0%	-1	0	-1	0
Finansnetto	0	0	0	0	0,0%	0	0	0	0
<b>Resultat</b>	<b>43</b>	<b>18</b>	<b>25</b>	<b>32</b>		<b>48</b>	<b>0</b>	<b>48</b>	<b>3</b>

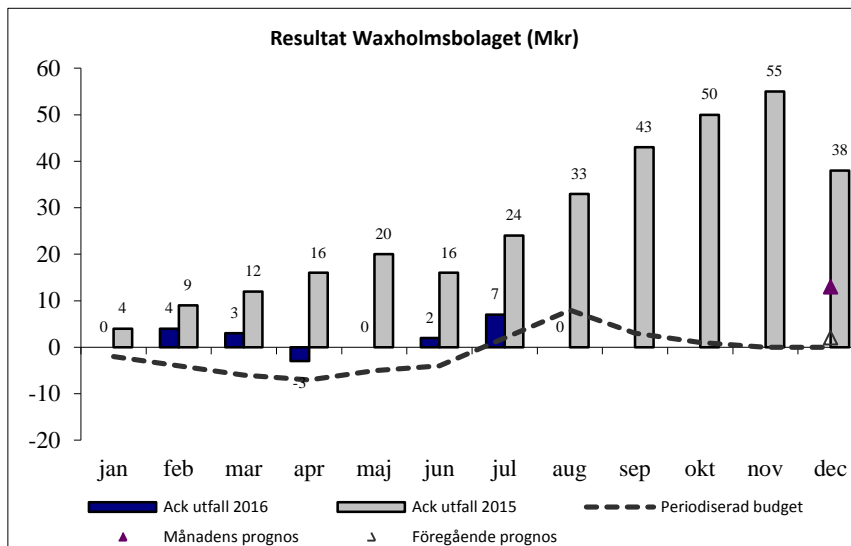
Inklusive verksamhetsinterna intäkter och kostnader.

Produktionsredovisning	Ack utfall 1608	Ack utfall 1508	Föränd %	Period Budget	Avvik %	Prognos 2016	Budget 2016	Avvik %	Bokslut 2015
<b>Särskild kollektivtrafik:</b>									
Antal resenärer/tillstånd per perioden	68 749	68 608	0,2%	69 000	-0,4%	69 500	69 000	0,7%	69 667
Totalt antal resor, tusental *	2 716	2 638	3,0%	1 745	55,6%	4 219	4 130	2,2%	4 114

\* Innefattar färdtjänstresor, sjuk- och tjänsteresor

Investeringar Färdtjänst, mkr	Ack utfall 1608	Prognos 2016	Budget LF 2016	Upparb UTF/PR	Avvik PR-BU	Upparb. PR/BU
Strategiska investeringar	0	0	0	0%	0	0%
Ersättningsinvesteringar	8	0	0	0%	0	0%
<b>Färdtjänst totalt</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0%</b>	<b>0</b>	<b>0%</b>

### Bilaga 3 - Waxholmsbolaget



Resultaträkning Mkr	Ack utfall 1608	Ack budget 1608	Avvik utf-bu 1608	Ack utfall 1508	Föränd %	Progn 2016	Budget 2016	Avvik pr-bu	Boksl 2015
Tillskott fr SLL/Landstingsbidrag	211	211	0	205	2,9%	316	316	0	308
Biljettintäkter/resenärsintäkter	63	56	7	64	-1,6%	80	67	13	77
Övriga intäkter	61	47	14	47	29,8%	84	59	25	70
<b>Verksamhetsintäkter</b>	<b>335</b>	<b>313</b>	<b>21</b>	<b>315</b>	<b>6,3%</b>	<b>480</b>	<b>443</b>	<b>37</b>	<b>454</b>
Personalkostnader	-1	0	-1	-4	-75,0%	-1	0	-1	-4
Köpt trafik	-218	-203	-15	-186	17,2%	-300	-290	-10	-286
Drift och underhåll	-44	-44	0	-40	10,0%	-77	-64	-13	-47
Övriga kostnader	-38	-22	-16	-21	81,0%	-35	-34	-1	-29
<b>Verksamhetskostnader</b>	<b>-301</b>	<b>-269</b>	<b>-32</b>	<b>-251</b>	<b>19,9%</b>	<b>-413</b>	<b>-388</b>	<b>-25</b>	<b>-366</b>
Avskrivningar	-32	-33	1	-28	14,3%	-51	-49	-2	-44
Finansnetto	-3	-3	0	-3	0,0%	-4	-5	1	-6
<b>Resultat</b>	<b>-1</b>	<b>8</b>	<b>-9</b>	<b>33</b>		<b>13</b>	<b>0</b>	<b>13</b>	<b>38</b>

Inklusive verksamhetsinterna intäkter och kostnader.

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

Balansräkning Mkr	2016-08-31	2015-12-31	Förändring
<b>Tillgångar</b>			
Anläggningstillgångar	466	498	-32
Omsättningstillgångar	139	58	81
varav kassa och bank	96	13	83
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>	<b>605</b>	<b>556</b>	<b>49</b>
<b>Eget kapital</b>	<b>42</b>	<b>42</b>	<b>0</b>
Avsättningar (samt ev. minoritetsintresse)	28	13	15
<b>Skulder</b>	<b>535</b>	<b>501</b>	<b>34</b>
Långfristiga skulder	380	365	15
Kortfristiga skulder	155	136	19
<b>SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL</b>	<b>605</b>	<b>556</b>	<b>49</b>

Produktionsredovisning	Ack utfall 1608	Ack utfall 1508	Föränd %	Period Budget	Avvik %	Prognos 2016	Budget 2016	Avvik %	Bokslut 2015
<b>Kollektivtrafik på vatten:</b>									
Passagerare tusental	4 139	4 059	2,0%	945	338,0%	5 409	4 218	28,2%	4 570
-varav skärgårdstrafik	1 303	1 342	-2,9%	330	294,8%	1 733	1 733	0,0%	1 659
-varav pendelbåtstrafik*	2 836	2 717	4,4%	615	361,1%	3 676	2 485	47,9%	2 911

\* Pendelbåtlinje 80 Sjövägen (Lidingö-Nacka-Nybroplan) och linje 85 Riddarfjärden ingår i ack utfall och prognos

Investeringar WÅAB, mkr	Ack utfall 1608	Prognos 2016	Budget LF 2016	Upparb UTF/PR	Avvik PR-BU	Upparb. PR/BU
Strategiska investeringar	2	17	43	9%	-26	40%
Ersättningsinvesteringar	0	25	83	0%	-58	30%
<b>WÅAB totalt</b>	<b>2</b>	<b>42</b>	<b>126</b>	<b>4%</b>	<b>-84</b>	<b>33%</b>

## **Bilaga 4 - Utökad analys avseende biljettintäkter i SL-trafiken**

### **Utveckling biljettintäkter**

Akkumulerat januari-augusti överträffar biljettintäkterna budget med 143 mkr, motsvarande 3 procent. Det kan jämföras med senaste helårsprognos på +180 mkr mot budget.

Av avvikelsen är +83 mkr relaterade till högre resanden än förväntat (volym). Till det kommer positiva effekter om 44 mkr hänförliga till pris och biljettmix (pris), där budgeten förutsatte en fortsatt ökning av rabatterade biljetter vilket inte inträffat i motsvarande omfattning. Intäkten per validering för periodbiljetter är något högre, vilket ger en positiv priset effekt. En något lägre valideringsgrad (effektivitet) bidrar negativt till jämförelsen. Det finns indikationer på en något lägre grad av fusk än tidigare.

Jämfört med motsvarande period 2015 är ökningen 194 mkr, motsvarande 4 procent.

### **Analys utfall mot budget**

Den positiva utvecklingen mot budget märks inom de flesta biljettslag.

Bland *långa periodbiljetter* avviker 30-dagarsbiljetter med +95 mkr (+4 procent). Årsbiljetterna står för en ökning på 9 mkr (4 procent), där biljetter till företag utgör en stor del av ökningen. Den tertialbiljett som tidigare såldes till landstingsanställda har utgått, vilket troligtvis inte innebär något intäktsbortfall då andra biljetter köps istället.

*Korta periodbiljetter (24-, 72-timmars och 7-dagarsbiljetter)* köps till stor del av tillfälliga besökare och intäkterna överträffar budget med 17 mkr (8 procent). Bidragande orsaker är ökad turism i Stockholm (enligt Tillväxtverket/SCB en ökning av antal hotellnätter med 4 procent under första kvartalet). Flera samarbetspartner, däribland Stockholmskort, har dessutom övergått från att låta SL-resor ingå i det egenproducerade kortet till att istället sälja SL:s korta periodbiljetter till sina besökare. Förändringen var känd men har haft större effekt än budgeterat.

*Reskassa* överträffar budget med 29 mkr (3 procent). Möjligheten att automatiskt föra över pengar till kortet då saldot nått en viss nivå (automatisk påfyllning) blir allt mer populärt bland resenärerna.

Biljetter sålda i den mobila kanalen (*sms och app-biljetter*) fortsätter att öka. Totalt överträffas budgeten med 19 mkr (16 procent), där köp i app står för större delen. Viss överströmning har skett från övriga zonbiljetter, som understiger budget, men sannolikt består en stor del av ökningen av helt nya resenärer.

*Tabell: ackumulerad avvikelse för biljettintäkter 2016 mot budget och motsvarande föregående år. Avvikelserna är grupperade utifrån volym, pris, effektivitet och övrigt.*

Förklaringsposter ack aug, mkr	Mot budget	Mot 2015
Volym (resande)	83	149
Pris (biljettpris, sortiment, val av biljettyp)	44	39
Effektivitet (intäktssäkring)	-7	-3
Övrigt	24	10
<b>Summa förklaringsposter</b>	<b>143</b>	<b>194</b>

*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**

Faktorer relaterade till volym har en positiv påverkan på avvikelsen med 83 mkr. I huvudsak förklaras volymavvikelsen av en högre resandeökning men även andra parametrar påverkar.

Resandeökningen, mätt som antal påstigande, överträffar budget ackumulerat. Förändringen samvarierar inte helt med biljettintäkterna utan skall ses som en indikation på utvecklingen. Intäkterna påverkas även av resenärernas val av biljettyp och antal omstigningar. Antalet elektroniskt validerade biljetter ökade med drygt 3 procent mellan åren.

Vädret bedöms ha haft en positiv effekt på jämförelsen mot budget (11 mkr). Andra bidragande positiva effekter kommer från skol-, termin- och fritidsbiljetter (2 mkr) och intäkter från resor till och från Arlanda (3 mkr).

### **Pris**

Priseffekten uppgår till +44 mkr jämfört med budget. Under de senaste åren har andelen biljetter till rabatterat pris (student och reducerade biljetter) ökat, vilket antogs fortsätta även under 2016. Utvecklingen har dock vänt varför en mixeffekt på +14 mkr mot budget uppkommer.

Genomsnittlig intäkt per validerad påstigande som reser med en periodbiljett är högre än budget, vilket har en positiv påverkan på jämförelsen. Det innebär att färre resor görs i genomsnitt per periodbiljett. Talet påverkas även av hur många omstigningar och görs, det vill säga valideringar som inte leder till någon ytterligare intäkt.

Enkelbiljetter, som köps för varje enskild resa, ökar procentuellt sett något mer mot budget än vad periodbiljetter gör. En positiv överströmningseffekt uppkommer, då enstaka biljetter har en högre intäkt per resa.

Den 7 januari 2016 höjdes priset på kontantbiljett köpt i spärr och av konduktör. Utöver det har inga prisförändringar gjorts jämfört med budget.

***Effektivitet***

Arbetet med att förbättra valideringsgraden pågår ständigt. Det handlar såväl om åtgärder för att stävja fusk, som åtgärder för att avhjälpa brister i till exempel validerings- och försäljningsutrustning.

Effekten av en försämrad valideringsgrad skattas till -7 mkr.

Valideringsgraden för lokalbana har förbättrats något medan den för buss är i det närmaste oförändrad. En positiv effekt uppkommer dessutom genom minskat fusk till följd av utökade kontroller. Effekten inkluderas i form av volymökning men även som priseffekt i de fall resenärer som felaktigt köpt biljett till reducerat pris byter till helt pris. Utökade kontroller kommer att fortsätta under resten av året och under 2017. Fokus är även fortsättningsvis geografiska områden med mycket fusk och ombord på fordon.

I början av juni startades en pilot med valideringsstolpar på Tvärbanan och Nockebybanan. Det innebär att resenärer skall ha en giltig biljett redan vid påstignandet och totalt finns 115 stolpar utplacerade för validering innan ombordstigning. En första utvärdering av piloten kommer att ske under hösten 2016.

Undersökningar visar att fusk med mobila biljetter (sms och app) är betydande. Ett flertal åtgärder har vidtagits. Installation av handhållna enheter för validering av mobila biljetter i bussar pågår och har mött positiva reaktioner hos operatörerna. Trafiknämnden har tagit beslut om installation av fast utrustning för validering av mobila biljetter i hela trafiken och upphandling av hårdvara för detta pågår. Installation är planderad att ske under 2017.

Biljetter i app övergick i maj till så kallad QR-kod vilket ytterligare försvårar fusk.

***Övrigt***

Basen för budget 2016 är högre än vad som prognostiserades då budgeten togs fram, effekt för helåret +25 mkr.

Vid utgången av augusti 2016 uppgick den totala skulden till resenärerna för reskassa (laddning minus resande på reskassa) till 349 mkr.

**Analys mot föregående år*****Volym***

Faktorer relaterade till volym har en positiv påverkan på avvikelsen mot föregående år med 83 mkr. I huvudsak förklaras volymavvikelsen av en generell resandeökning till följd av befolkningsutvecklingen men även andra parametrar påverkar. Bidragande är det faktum att 2016 innehåller



en dag mer än 2015 då det är skottår. Vädret bedöms ha haft en positiv effekt på jämförelsen mot föregående år.

### **Pris**

Den positiva priseffekten är i huvudsak orsakad av ökad försäljning dyrare biljetter. Andelen biljetter till helt pris är större än föregående, vilket är något av ett trendbrott sett till de senaste årens utveckling. En högre intäkt per resa (validering) för periodbiljetter har också en positiv intäktseffekt.

Enstaka biljetter, för vilka intäkten är något högre per resa, står för en större andel än föregående år vilket även bidrar positivt till avvikelsen. Andelen intäkter från reskassa, där intäkten är förhållandevis låg, har samtidigt minskat något.

1 april 2015 justerades priset på UL/SL-biljetter. Motsvarande prishöjning har inte gjorts 2016, utan Kollektivtrafikförvaltningen i Uppsala län (UL) samordnar höjningen med trafikförvaltningens taxeförändring 9 januari 2017. Den 7 januari 2016 höjdes priset på kontantbiljett köpt i spär och av konduktör. Utöver det har inga prisförändringar gjorts jämfört med motsvarande period föregående år.

### **Effektivitet**

Arbetet med att säkra intäkter fortgår.

Valideringsgraden för lokalbana har förbättrats något mellan åren, samtidigt som valideringsgraden för buss är oförändrad. Avtal med VBP-lösning har generellt en högre valideringsgrad än i övriga avtal.

I början av juni startades en pilot med valideringsstolpar på Tvärbanan och Nockebybanans hållplatser. Det innebär att det inte längre finns konduktörer på tågen och att samtliga resenärer skall ha en giltig biljett redan vid ombordstigning. När det gäller validering av mobila biljetter på buss pågår installation av handhållen optisk läsare i samtliga bussar.

### **Övrigt**

Volymerna i SL:s biljettsamarbeten är lägre än föregående år. Den huvudsakliga orsaken är att samarbetspartner, framförallt Stockholmskort, har övergått från att låta SL-resor ingå i det egenproducerade kortet till att istället sälja SL:s korta periodbiljetter till sina besökare. Detta bör inte ha någon effekt sett till de totala intäkterna.

Intäkter för biljetter som inkluderar Arlandatillägg har +3 mkr, motsvarande +8 procent, mellan åren.

## **Bilaga 5 - Specificerade investeringar – utfall per augusti 2016**

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

### **Program Roslagsbanans kapacitetsförstärkning**

Utfallet för perioden är 286 mkr och består främst av:

- Dubbelspårsutbyggnad, 178 mkr:
  - Slutfört arbetet på Stockholms Östra.
  - Projektering av dubbelspår i Roslags Näsby-Tibble, Tibble-Visinge, Ormsta, Molnby, Lindholmen och Hägernäs - Ullna Kvarnväg inklusive säkerhetshöjande åtgärder.
  - Lokala bulleråtgärder längs dubbel- och enkelspårsträckor.
- Upprustning av nya fordon, 33 mkr:
  - De sista vagnarna (X10p) upprustade, levererade och drifttagna. Därmed är alla 101 vagnar levererade och drifttagna.
- Upphandling nya fordon, 16 mkr:
  - Genomfört utvärdering av anbuderna för de nya fordonen (X15p).
- Depå, 60 mkr:
  - Systemprojektering av Molnbydepån samt åtgärder i Mörbydepån

### **Program Bussdepåer**

Utfallet för perioden är 147 mkr och består främst av:

- Charlottendalsdepån, 51 mkr:
  - Utbetalningar enligt lyftplan till Skanska
  - Anslutningsavgifter
  - Driftsättning av gasanläggning
  - Besiktningsorganisation för drifttagning av depån.
- Fredriksdalsdepån, 92 mkr:
  - Utbetalningar enligt lyftplan till totalentreprenör, anslutningsavgifter och reservkraftanläggning.
  - Framtagande av bygghandlingar för fordonsgasprojekt samt entreprenadarbeten för fordonsgasanläggningen.
- Tomtebodasdepån, 3 mkr:
  - Programhandling för ny- och ombyggnation
  - Plankostnader Solna

### **Program Slussen inklusive Tvärbana till Sickla**

Utfallet för perioden är 232 mkr och består främst av:

- Saltsjöbanan, 132 mkr:

- Nybyggnationer av likriktarstationer
- Bulleråtgärder på sträckan Igelboda-Solsidan
- Ny kanalisering och KTL-fundament.
- Nya spår och växelbyten
- Nytt teknikhus i Igelboda
- Vägskyddsanläggning
- Förläggning av optokabel
- Besiktningar
- Projektering
- Upphandlingar av kommande entreprenader
- Arbeten har gjorts på hela sträckan under sommaravstängning
- Tvärbanan till Sickla, 50 mkr:
  - Mark och Anläggningsarbeten
  - Projektering
  - Besiktningar
  - Trafikomläggningar
- Söderströmsbron 35 mkr:
  - Förberedande arbeten
  - Materialinköp
  - Projektering
  - Besiktningar

### **Program Röda linjens uppgradering**

Utfallet för perioden är 628 mkr och består främst av:

- Norsborgsdepån, 171 mkr:
  - Utbetalningar enligt plan till Skanska och NCC.
- Nya tunnelbanevagnar C30, 181 mkr
- MER – Signal/Trafiksäkerhetssystem, 122 mkr
- UTO - Helautomatisk drift, 5 mkr
- IT - projekt med uppgift att garantera IT som helhetslösning, 10 mkr
- Ombyggnation av Hammarbydepån, 73 mkr:
  - Avtalade utbetalningar avseende entreprenaden i Hammarbydepån
  - Leverans av lyftare till Hammarby.
- Upprustning av stationerna Hallunda & Norsborg, 33 mkr:
  - Fastighetsentreprenad
  - Kontrakts- och tillägsarbeten

**Program Citybanan**

Utfallet för perioden är 19 mkr och består främst av:

- Övergripande IT, 14 mkr:
  - Implementering och anpassning av IT-system för såväl SL:s befintliga anläggning som för Citybanans två nya stationer och anpassning mellan dem.
- Provning och kvalitetssäkring, 2 mkr:
  - Test och provdrift av anläggningens system i fabriks- och kommersiell miljö.
- Överlämning och information till trafikförvaltningens linjeorganisation, 2 mkr

**Program Tvärbana Norr Solnagrenen**

Utfallet för perioden är 45 mkr och består främst av:

- Signalsystem Solna, 42 mkr
  - Entreprenadarbeten
  - Externa utredningar

**Program Spårväg City**

Utfallet för perioden är -49 mkr och består främst av:

- AGA depån:
  - arbeten med stomresning på etapp2
  - stomkomplettering och tak-/plåtarbeten
- Lidingöbanan:
  - Restarbeten av BEST (Bana/El/Signal/Tele)
  - Leveranser av relationshandlingar/förvaltningsdata och tillkommande utredningar
- Spårvagnar:
  - Arbete med beslutsunderlag för anskaffning av 2 nya vagnar (CAF A35) till Linje 7
  - Arbete med fordon på Lidingöbanan (CAF A36)
- Upprustning och tillgänglighetsanpassning av befintliga hållplatser på linje 7
- Tåtskiktsarbeten, projektering av och tillverkning av spårkroppar för utbyggnation spårväg Hamngatan – T-centralen
- Den planerade sträckan Djurgårdsbron – Ropsten är borttagen ur investeringsplan 2017 med planår och är därför kostnadsförd i perioden (-212 mkr)

**Program IT med Säkerhetsaspekt**

Utfallet för perioden är 38 mkr och består främst av:

- Projekt SL Låssystem, 32 mkr:
  - Driftsättning läs Liljeholmen, Midsommarkransen, Telefonplan, Hägerstensåsen
  - Installation fram till och med fruängen
  - Kartläggning dörrar/portar för installation
  - Dörrbyten (asbest)
  - Fortsatt utveckling behörighetssystem Betsy
  - Processutveckling behörighetssystem
- Positioneringsinformation (GPS) i tunnelbana, 5 mkr:
  - Pilotinstallation, acceptanstest och produktionssättning Rådhuset
  - Avrop av kommande installationer
- Ersättare IDTS grön linje, 2 mkr:
  - Framtagning av krav, testspecifikationer och testplaner för sluttester
  - Utveckling av programvara för C20 och C20F
  - Genomförande av spärmätningar

**Program Spårdepåer**

Utfallet för perioden är 77 mkr och består främst av:

- Tillbyggnad inom spårdepå Högdalen etapp 1, 33 mkr:
  - Generalentreprenad 1
  - Förberedande markarbeten
  - Förberedande elarbeten 400/750 V
  - Beställning strömskena
  - Entreprenad hjulsvarv
  - Spårväxlar
  - Projektering
- Ny banunderhållsdepå i Hammarby, 45 mkr:
  - Entreprenad E5
  - Kostnader för rälsmörjningsmaskiner och rälsuppvärmningssystem
  - Projektering

**Program Pendeltåg**

Utfallet för perioden är 780 mkr och består främst av utbetalningar enligt avtalade betalplaner för Brodepån, stationerna längs Mäljarbanan och Vega station samt för fordon (X60B) som kommer att användas för att trafikera Citybanan. Utöver detta har utbetalningar av innehållna medel gjorts för fordon X60 och X60A.

**Program Tvärbana Norr Kistagrenen**

Utfallet för perioden är 80 mkr och består främst av:

- Bro Bromma Blocks, 9 mkr
- Rådighet, 17 mkr:
  - Arbete med detaljplan
  - Markåtkomst
- Systemhandling för bana och depå, 34 mkr
- Utredning, planering, analys, design och teknik, samt arbete med SMAK (Säkerhet, Miljö, Arbetsmiljö, Kvalitet), 21 mkr

**C20 Uppgradering**

Utfallet för perioden är 23 mkr och består främst av:

- Produktion delprojekt underhåll, 6 mkr:
  - Förberedande arbeten för motorkablage, övergångsbrygga, värme & ventilation samt huvudsäkring
  - 121 stycken utbyta boggi (vridbart underrede på vagn)
- Produktion delprojekt uppgradering, 9 mkr:
  - Upphandlingsfas, arbete med förfrågningsunderlag och affärsmodell
- Projektering och entreprenad delprojekt verkstad, 8mkr:
  - Förstudie fas 1-3 samt projektering
  - Markarbeten

**Utbyte av hissar och rulltrappor**

Utfallet för perioden är 81 mkr och består huvudsakligen av byte av rulltrappor, 50 mkr samt byte av hissar, 22 mkr.

**TB Kanalisation 750 V**

Utfallet för perioden är 14 mkr och består främst av:

- Produktion på 5 etapper: Bagarmossen – Skarpnäck, Liljeholmen – Midsommarkransen, Skanstull – Gullmarsplan och Blackeberg – Räcksta, Räcksta – Vällingby (pågår)

2580 Trafiknämnden

## ÅTERRAPPORTERING UPPDRAG I BUDGET. DELÅRSRAPPORT 2016

År	Att-sats nummer	LS-nummer	Att-sats	Ansvarig nämnd/styrelse	Ansvarig funktion inom SLL	Uppdrag åtgärdat (Ja, Delvis, Nej)	Kommentar
2016	47	LS 2015-0039	att uppdra åt trafiknämnden att hemställa hos regeringen om att höja tilläggsavgifterna för den som fuskar i kollektivtrafiken	TN		Delvis	Ärendet avseende beslut om höjd tilläggsavgift, TN 2016-0596, fanns med på listan för beslutsärenden vid trafiknämndens sammanträde den 23 augusti. Beslut i TN om hemställan.
2015	42		att uppdra åt trafiknämnden att inkomma med underlag för genomförandebeslut avseende ny bussdepå i Ekerö kommun	TN		Ja	Den till mark- och miljööverdomstolen överklagade detaljplanen har nu under maj 2016 vunnit laga kraft. Köpet av marken för depån var villkorat av att detaljplanen skulle vinna laga kraft. Kommunen arbetar nu på att köpa mark av markägaren, vilken därefter skall övergå i SLs ägo. Inriktnings- och genomförandebeslut fattades av LF i samband med budgetfullmäktige i juni 2016.
2015	48		att uppdra åt trafiknämnden att, i samråd med landstingsstyrelsen, utreda tillkommande investeringsbehov för befintlig tunnelbana, bytespunkter samt angränsande anläggningar med anledning av beslutad överenskommelse om utbyggnad av tunnelbana i enlighet med 2013 års Stockholmsförhandling	TN		Delvis	Utredningsstudier (tidigare kallat förstudier) är identifierade och uppstartade. Arbetet bedrivs samordnat inom trafikförvaltningen för att så effektivt som möjligt nyttja tillgängliga medel och resurser. De första inriktningsbesluten bedöms komma under senare delen av 2016. Arbetet löper på enligt plan.
2015	50		att uppdra åt trafiknämnden att se över ambitionsnivåer avseende beslutade och planerade investeringar för perioden 2015–2019 samt föreslå nödvändiga förändringar avseende berörda objekts tid, ekonomi och kvalitet samt därtill hörande konsekvensanalys	TN		Ja	I samband med investeringsbudget 2017 har ambitionsnivåer avseende beslutade och planerade investeringar setts över. Den uppdaterade investeringsplanen föreslås för TN i samband med yttrande på Landstingsdirektörens planeringsunderlag.

2580 Trafiknämnden

## ÅTERRAPPORTERING UPPDRAG I BUDGET. DELÅRSRAPPORT 2016

År	Att-sats nummer	LS-nummer	Att-sats	Ansvarig nämnd/styrelse	Ansvarig funktion inom SLL	Uppdrag åtgärdat (Ja, Delvis, Nej)	Kommentar
2014	14		att uppdra åt trafiknämnden att inkomma med erforderliga underlag och förslag till genomförandebeslut avseende Färdtjänstsystem	TN		Ja	Förstudie bedrevs 2013. Inriktningsbeslut fattades av TN den 2 dec 2014. Med anledning av otydlig projektbeställning beslöts att TF/PU genomför en förnyad programstudie i syfte till att ta fram en uppdaterad projektbeställning, kalkyl och beslutsunderlag för rande. Innebörden av detta är att projektet är försenat ca: 6 månader. Status per juli 2016 är att den 22 juni 2016 beslutade programmets styrgrupp att godkänna starta genomförandefasen. Planerade tider för TG6 – Beslut att stänga projektet: Q4 2018.





Handläggare  
 Petter Nissen

## Bilaga Finansuppföljning per 2016-08-31

### 2580 SL koncernen

#### Likvida medel

Bank		40	mkr
Koncernkonto		<u>1 841</u>	mkr
<b>Summa likvida medel</b>		<b>1 881</b>	<b>mkr</b>

#### Kortsiktig finansiering

Kredit koncernkonto	Utnyttjat	0	mkr
---------------------	-----------	---	-----

#### Långsiktig upplåning

Stockholms läns Landsting, IB 2016-01-01		30 355	mkr
Upptagna lån netto 2016		2 000	mkr
Stockholms läns Landsting, UB 2016-08-31		32 355	mkr

Leasingfinansiering		8 479	mkr
---------------------	--	-------	-----

<b>Summa upplåning</b>		<b>40 834</b>	<b>mkr</b>
------------------------	--	---------------	------------

#### Aktuell räntenivå för låneportföljen

Stibor 90 dagar		-0,556	%
-----------------	--	--------	---

#### Räntebindningstid

Enligt styrelsens riktlinjer		2-5	År
Nuvarande		4,0	År

#### Använda riskhanteringsinstrument

I SL löper den långsiktiga upplåningen till rörlig ränta (Stibor 90 dagar). En ränterisk föreligger därför. Om den korta räntan stiger så ökar koncernens kostnader och kassaflödet påverkas negativt. För att motverka denna effekt har SL under år 2006 tecknat ett ränteswapavtal på 300 mkr, för att därigenom uppnå längre räntebindningstid och motverka en oönskad hög ränteeponering. Ett ränteswapavtal innebär att SL betalar fast ränta och erhåller rörlig ränta. SL använder i övrigt inga andra riskhanteringsinstrument!

Swap, utestående belopp		300	mkr
Lång ränta (SL betalar)		3,96	%
Kort ränta Stibor 90 dagar (SL erhåller)		-0,514	%

**Stockholms läns landsting**  
 Trafikförvaltningen  
 105 73 Stockholm

 Leveransadress:  
 Lindhagensgatan 100  
 Godsmottagningen  
 112 51 Stockholm

 Telefon: 08-686 16 00  
 Fax: 08-686 16 06  
 E-post: [registrator.tf@sll.se](mailto:registrator.tf@sll.se)

 Säte: Stockholm  
 Org.nr: 232100-0016  
[www.sll.se](http://www.sll.se)

Period 2016-08

	Total utgift		Investeringsutgifter		
	Budgeterad total utgift	Akkumulerad förbrukning t.o.m. 2015-12	Budget 2016	Bokfört t.o.m. 201608	Prognos 2016
<b>1. Specificerade objekt</b>					
<b>1.1 Strategiska investeringar</b>					
<b>Tunnelbana</b>					
Program Röda linjen	12 620	4 529	1 098	595	954
Program Spårdepåer	775	561	165	44	87
Program Mötesplats SL	252	238	0	0	3
<b>Pendeltåg</b>					
Pendeltåg depå ny (Depå Syd)	2	0	1	0	3
Program Pendeltåg	12 101	8 588	1 555	780	1 413
Program Citybanan	182	67	72	19	40
<b>Lokalbanor och spårvägar</b>					
Program Spårväg City, etapp 2	4 021	2 212	334	-49	317
Program Tvärbana Norr Solnagrenen	5 381	4 813	128	45	155
Program Roslagsbanans Utbyggnad	7 619	2 484	741	243	504
Spårväg syd	1 095	41	30	1	1
Spårväg Linje 4	40	1	20	-1	0
Roslagsbanan till Arlanda	39	10	14	-10	0
Program Slussen (TvbSickla station, buller SB)	403	176	162	64	131
Tvärbana Norr Kistagrenen	4 900	179	230	80	162
<b>Buss</b>					
Program bussdepåer	4 243	2 107	699	147	242
Bussterminal Slussen	1 891	0	0	0	0
Bytespunkt Gullmarsplan FUT	6	0	5	1	5
Bussterminal Barkarby FUT (Bytespunkt Barkarby FUT)	12	1	5	0	1
Bussterminal Nacka Centrum FUT(Bytespunkt Nacka Centrum F	5	1	3	1	4
<b>Trafikslagsgemensamt</b>					
Program Slussen (Söderströmsbron)	317	78	70	35	62
Program IT med säkerhetsaspekt	452	48	7	0	8
Anpassning trafikstyrningssystem bef. Tunnelbana FUT	6	0	3	0	3
Övergripande utredningar till befintligt system FUT	8	0	5	2	6
<b>Sjötrafik</b>					
Tonnage för Pendelbåt och Skärgårdstrafik	6	2	3	0	3
<b>Summa strategiska investeringar</b>	<b>56 375</b>	<b>26 133</b>	<b>5 349</b>	<b>1 997</b>	<b>4 103</b>
<b>1.2 Ersättningsinvesteringar</b>					
<b>Tunnelbana</b>					
Program Röda linjen	101	102	57	32	43
Utbyte av hissar och rulltrappor 2015-2019	1 500	67	250	81	149
TB Kanalisation 750 V	173	87	33	14	26
Program Spårdepåer	250	31	152	33	118
C20 - uppgradering	1 367	40	8	23	49
Hässelbyggen	1 037	23	0	0	0
<b>Pendeltåg</b>					
Lågfrekvent underhåll Pendeltåg Stockholmståg	249	138	104	152	296
Lågfrekvent underhåll Pendeltåg ny trafikoperatör (X60)	499	0	125	0	0
Förstudie PT Stationer ombyggnation	5	0	5	0	0
Utbyggnad av Älvsjö depå	5	0	5	0	5
Program Pendeltåg	73	73	0	0	0
<b>Lokalbanor och spårvägar</b>					
Fordon SpvC - nya A35 fordon (Ersättning A34)	180	0	72	0	70
Program Roslagsbanans Utbyggnad	550	517	78	43	51
Program Slussen ( åtg Saltsjöbanan)	1 399	197	385	133	289

<b>Buss</b>					
Nacka bussdepå Kil (Ersättningsbussdepåer Nacka)	1	0	1	0	0
Handen Bussterminal (Haningeterassen)	185	4	40	2	15
<b>Trafikslagsgemensamt</b>					
Program IT med säkerhetsaspekt	154	242	188	38	98
Bytespunkt Brommaplan	182	1	10	0	5
Trafikinformation (Realtidsinformation)	148	1	90	4	7
Nya Spårvägs museet	100	14	5	1	3
Biljett- och betalssystem FO	254	2	60	0	0
<b>Summa Ersättningsinvesteringar</b>	<b>8 412</b>	<b>1 539</b>	<b>1 668</b>	<b>557</b>	<b>1 223</b>
Summa specificerade objekt	64 787	27 672	7 017	2 555	5 326
Nedjustering pga planprocesser		*	-1 695	*	-397
Justering avslutade/nedlagda projekt*				235	
<b>Summa specificerade objekt</b>	<b>64 787</b>	<b>27 672</b>	<b>5 322</b>	<b>2 789</b>	<b>4 929</b>
<b>2. Ospecificerade objekt</b>					
Strategiska investeringar	*	*	331	140	296
Ersättningsinvesteringar	*	*	537	369	691
Erfarenhetsmässig justering prognos	*	*	*	*	
<b>Summa ospecificerade objekt</b>	<b>*</b>	<b>*</b>	<b>868</b>	<b>509</b>	<b>987</b>
<b>Summa beslutade objekt</b>	<b>*</b>	<b>*</b>	<b>6 190</b>	<b>3 299</b>	<b>5 915</b>
<i>Varav ersättningsinvesteringar</i>			<i>2 205</i>	<i>927</i>	<i>1 914</i>

\* Spårväg City, Roslagsbanan till Arlanda

## Verksamhetstal

<b>Konsumtion</b>	<b>Utfall 2016</b>	<b>Utfall 2015</b>	<b>Mål</b>	<b>Utfall</b>	<b>Utfall</b>	<b>Utfall</b>	
<b>Påstigande en vanlig vintervardag (tusental)</b>	<b>jan-apr</b>	<b>jan-apr</b>	<b>2016</b>	<b>2015</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>	<b>Kommentar</b>
Totalt SL-trafiken	2 846	2 767	2 920	2 841	2 802	2 783	
Tunnelbana	1 220	1 195	1 256	1 235	1 205	1 203	
Pendeltåg	316	312	317	309	304	299	
Lokalbanor	176	172	169	169	162	156	
Buss	1 134	1 088	1 179	1 128	1 131	1 125	
<b>Konsumtion</b>	<b>Utfall 2016</b>	<b>Utfall 2015</b>	<b>Mål</b>	<b>Utfall</b>	<b>Utfall</b>	<b>Utfall</b>	
<b>Påstigande en vanlig vardag (tusental)</b>	<b>jan-jul</b>	<b>jan-jul</b>	<b>2016</b>	<b>2015</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>	<b>Kommentar</b>
Totalt SL-trafiken	2 617	2 561	2 691	2 651	2 615	2 575	
Tunnelbana	1 134	1 104	1 170	1 153	1 124	1 120	
Pendeltåg	294	277	293	289	288	275	
Lokalbanor	164	151	158	156	149	150	
Buss	1 025	1 029	1 069	1 053	1 054	1 030	
<b>Konsumtion/produktion</b>	<b>Utfall 2016</b>	<b>Utfall 2015</b>	<b>Mål</b>	<b>Utfall</b>	<b>Utfall</b>	<b>Utfall</b>	
<b>Antal resor (tusental)</b>	<b>jan-aug</b>	<b>jan-aug</b>	<b>2016</b>	<b>2015</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>	<b>Kommentar</b>
Sjötrafik - båtpendel	2 836	2 717	1 733	1 659	1 732	1 723	
Sjötrafik - skärgårdstrafik	1 303	1 342	2 485	2 911	2 376	2 334	
Färdtjänst - antal resor	2 716	2 638	4 130	4 114	4 091	4 085	Totalt antal resor
Färdtjänst - antal resenärer/tillstånd (heltal)	68 749	68 608	69 000	69 667	68 631	69 956	
<b>Produktion</b>	<b>Utfall 2016</b>	<b>Utfall 2015</b>	<b>Mål</b>	<b>Utfall</b>	<b>Utfall</b>	<b>Utfall</b>	
<b>Antal sittplatskilometer (tusental)</b>	<b>jan-aug</b>	<b>jan-aug</b>	<b>2016</b>	<b>2015</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>	<b>Kommentar</b>
Totalt SL-trafiken	11 817	12 064	17 990	18 312	18 536	18 276	Utbud
Tunnelbana	2 927	2 952	4 490	4 488	4 384	4 317	
Pendeltåg	4 061	4 292	6 400	6 483	6 713	6 430	
Lokalbanor	791	707	1 100	1 101	1 001	1 190	
Buss	4 038	4 114	6 000	6 239	6 438	6 340	
<b>Tillförlitlighet</b>	<b>Utfall 2016</b>	<b>Utfall 2015</b>	<b>Mål</b>	<b>Utfall</b>	<b>Utfall</b>	<b>Utfall</b>	
<b>Punktlighet (% avgångar i rätt tid)</b>	<b>jan-jul</b>	<b>jan-jul</b>	<b>2016</b>	<b>2015</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>	<b>Kommentar</b>
Tunnelbana	98,3	97,5	96,4	97,7	96,0	95,2	
Pendeltåg	91,6	89,6	91,0	90,7	91,8	91,7	
Lokalbanor	97,0	96,0	96,1	96,1	95,4	96,0	
Busstrafik	89,1	87,9	90,0	87,8	88,9	89,5	
Sjötrafik - skärgårdstrafik	88,3	92,0	90,0	93,0	93,0	93,0	
Färdtjänst	92,0	94,0	94,0	94,0	95,0	94,0	
<b>Kvalitet</b>	<b>Utfall 2016</b>	<b>Utfall 2015</b>	<b>Mål</b>	<b>Utfall</b>	<b>Utfall</b>	<b>Utfall</b>	
<b>Upplevd kvalitet - nöjd kund</b>	<b>jan-maj</b>	<b>jan-maj</b>	<b>2016</b>	<b>2015</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>	<b>Kommentar</b>
Totalt - SL-trafiken	80	78	75	78	77	74	Total SL inkl båtpendel
Tunnelbana	83	81	75	81	78	76	
Pendeltåg	66	67	62	66	72	66	
Lokalbanor	84	87	85	84	85	81	
Busstrafik	78	77	73	78	75	72	
Sjötrafik - båtpendel	96	-	91	-	-	-	
Sjötrafik - skärgårdstrafik	91	95	91	96	96	91	Mätning avser tertial
Färdtjänst	84	87	90	86	87	87	



**Bilaga Uppföljning Internkontrollplan per augusti 2016**

**Trafikförvaltningen internkontrollplan 2016**

Se rutin "Rutin för riskhantering och internkontrollplan", TF-2014-0469

Version SLUTLIG II Omfattar TF, AB SL samt WAAB

Rapportering av åtgärder av riskerna och ny riskbedömning efter åtgärder per augusti 2016

Gul = 21  
Röd = 2

Grämmerade kolumner används vid behov av ansvarig avdelning och ingår ej i centrala rapporteringen av IKP

Risk nr Agare enligt ITRP-kod	Riskkategori 1	Risk	Vision / Övergripande mål för verksamheten	Utvecklingsmål enligt strategisk karta	Beskrivning	Värdering			Kommentar	Förslag till: rutiner, kontrollmoment, förebyggande åtgärder, avvärande åtgärder	Rapportering av åtgärder av riskerna och ny riskbedömning efter åtgärder per augusti 2016				Ange datum när åtgärderna bedrivs vara klara (vid flera aktiviteter ange a, b, c osv)	Ange status för arbetet med att hantera risken (vid flera aktiviteter ange a, b, c osv)	Effekt	Sannolikhet	Värde * effekt * sannolikhet	Datum för uppdatering av förändrad riskvärdering	Ansvarig avdelning för att leda arbetet med att åtgärda risken	Intern fördelning inom avdelningen av risarbetet	Deltagande avdelningar	Datum för uppdatering för resp aktivitet (vid flera aktiviteter ange a, b, c osv)	Signatur (person som har uppdaterat) (vid flera aktiviteter ange a, b, c osv)		
						Verksamhetsplan	Effekt	Sannolikhet			Värde (effekt * sannolikhet)	Grön	Gul	Röd												Ny värdering med hänsyn till pågående eller utförd riskhantering	
<b>1. Förtroende</b>																											
A 30	4. Operativa risker	Bristande samverkan mellan landstinget/trafikförvaltningen och kommuner	Hållbar tillväxt och utveckling	Effektiv styrning	Förtroenderisk som kan medföra förseningar, fördröjningar, utebliven medfinansiering, begränsade möjligheter och mediala konflikter				SU	5	4	4,47	FC-uppdrag enligt verksamhetsplan 2016 avseende kommunal samverkan (SU)	KNI (kommunöppethetsindex) från 2016 visar på sjunkande resultat för första gången trots genomförda kommunikativa åtgärder i form av a) etablerande av mötesforum, en genomförd kommunchefsföreläsning, utökad antal politiska dialoger samt ett infopaket. Ytterligare åtgärder: b) En planeringskonferens som leddes av Team Planering förstått med samhällsplanerare från SU har lett till bildande av arbetsgrupp + beslutande råd som ska ta fram åtgärder som b.a. stärker kopplingen strategi till genomförande inom trafik och samhällsbyggnad. c) Kompletterande åtgärdslista utifrån KNI ska tas fram	a) Löpande process som utvärderas varannat år (KNI) b) höst 2016 c) åtgärdsförslag framme Q4 2016		5	4	4,47								
A 69	2. Förtroenderisk	Bristande omvärlds- och mediabevakning	Attraktiva resor	Effektiv styrning	Omvärldshändelser som påverkar trafikförvaltningen blir stora i media utan att trafikförvaltningen hinna reagera i rätt tid				LS	5	4	4,47	FC-uppdrag enligt verksamhetsplan 2016 avseende förstärkning av Kommunikationssektionens förutsättningar (LS)	Ny organisation genomförd Gruppchef rekryterad. Rutiner för veckorapportering, månadspåläggning och långsiktig bevakning införda, liksom rutiner för uppföljning.	Utevaliat system för early warning, systematisk utbildning och regelbundet stöd till utpekade talespersoner på plats senast 31/12. En valant tjänst återstår, besätts under hösten.		5	3	3,87								
182	11. Personalrelaterade risker	Lågt anseende för TF på marknaden för nyckelkompetens	Hållbar tillväxt och utveckling	Attraktiv arbetsgivare	Bristande attraktionskraft.				HR	3	4	3,46	FC-uppdrag enligt verksamhetsplan 2016 avseende Kompetensförstärkningsprocessen (LS)	Kompetensförstärkningsprocessen prioriterad med en rad olika aktiviteter. Samverkan sker med övriga avdelningar inom TF.	Kontinuerligt arbete		3	4	3,46					HR			
39	2. Förtroenderisk	Lite ändamålsenlig intern styrning och kontroll inom fastighetsförvaltningen	Hållbar tillväxt och utveckling	Effektiv styrning	Risken innebär att TF inte tillräckligt kraftfullt förmår att göra tillräckligt inom fastighetsförvaltningen och därmed inte uppnår erforderlig kvalitetsförbättring med såväl ekonomiska risker som förtroenderisker som följd				TA	5	2	3,16	FC-uppdrag enligt verksamhetsplan 2016 avseende fastighetsförvaltningen (TA), revisionsrekommendationer (VE) samt framtida fastighetsförvaltning (SU)	Risken hanteras genom ett flertal åtgärder såsom ekonomisuppföljningsmöten på individnivå, ekonomiansvarningsrutiner, målstyrning med stykort, leveransrevisioner, stängningskontroller etc (TA) Nyckelkontroller har införts (VE) inom projekt fastighetsutredningen (SU) ingår a) delprojekt Organisation som skall rendera i möjliga förslag till framtida organisering av fastigheter inom TF b) styrdokument för kollektivtrafiken (gult) c) fastighetsrelaterad information (gult) d) Byggnaders och anläggningars skick och standard (gult) e) ekonomiska och skatterättsliga situation f) Processer, arbetsrutiner och resurser	2016		5	2	3,16								
194 T	2. Förtroenderisk	Det okända okända ("black swan")	effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan	Effektiv styrning	Det vi inte kan foreställa oss				LS	6	2	3,46	FC-uppdrag i verksamhetsplan 2016 avseende leda och förvalta säkerhet (LS)	a) Löpande öva krisledningen b) Genomföra Risk och säkerhetsanalys antago-nistiska hot	a) December 2016 b) Påbörjas 2016, klart 2017		6	2	3,46								
<b>2. Styrning och uppföljning (intern/extern)</b>																											
74	3. Strategiska risker	Historiska vägval visar sig med facit i hand ha varit felaktiga och medför negativa konsekvenser avseende lex affärsmo- del, teknik, bränsletyp och investeringar i oberoend teknik	Effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan	Kompetent strateg	Risken kan medföra bristande kontroll och styrförmåga. Ökade kostnader, förortat förtroende. Bakomliggande orsak kan vara bristande förstudier men även oklara roller och ansvar eller för långt gående delegation utan adekvat uppföljning.				SU	5	4	4,47	FC-uppdrag enligt verksamhetsplan 2016 avseende samtliga pågående och planerade förstudier (SU) samt uppdatering och implementering av TF:s arbetsordning (LS) liksom kompetensförstärkningsprocessen (LS), kommunikation (LS)	a) Samtliga studier inom SU följer studiehandboken och Projekt och Programhandboken b) Information till SUs personal om TF:s mål, styrande dokument samt styrning inom SU c) Analytiska och upplagga av nya affärer följer uppdaterade affärsriktlinjer d) Utveckla samt införa kravprocess och metod e) Uppdraget personalstrategisk utredning gör ett utslag. En ny projektbeställning skall tas fram.	a) from 2015 b) SU lg konferens 17-18/3 c) Q3 2016 d) Q3 2016 e) projektbeställning skall vara klar i maj 2016		5	3	3,87								
46	4. Operativa risker	Bristande projektstyrning	Attraktiva resor	Kompetent projektgenomförare	Bristande leveranser avseende projekt med avseende på tid, ekonomi eller kvalitet				PU	5	4	4,47	FC-uppdrag enligt verksamhetsplan 2016 avseende projektstyrning (PU)	Fortsatt arbete med projektstyrning enligt projekt- och programhandboken	a) Kommunera TF/PU:s mål 1 Avdelningskonferenser 2 Avdelningsmöten 3 Projektleddagar b) Utveckla ekonomistyrningen c) Effektivisera styrgruppsarbetet d) Utveckla resurshanteringen i projekt 1 Identifiera PU:s uppdrag, vilka projekt vi ska leda och vad som ligger i plan. Så att vi kan bemäna på PU res sätt 2 Följ upp att alla projekt har resursplaner. e) Förvalta styrande dokument enligt förvaltningsplaner 1 Projektprognosmätning 2 Utveckla riskhanteringsarbetet, implementera förslag till förbättringar i program- och projekthandboken 3 Utveckla tidiga faser för start av projekt	a) 1 September 2 Maj, november 3 Maj, oktober b) December c) Augusti d) 1 Startar hösten, ingår i personalstrategisk utredning 2 Hösten e) Löpande arbete, ständiga förbättringar 1 November 2 Juni, december 3 December 4 December 5 Q1 2017 6 Q1 2017		5	4	4,47	2016-08-30	PU					
130	4. Operativa risker	Otydlighet avseende krav- och ändringshantering	Hållbar tillväxt och utveckling	Kompetent projektgenomförare	Bristande implementering av gällande styrdokument medför otydlighet avseende roller och ansvar för krav- och ändringshantering				SU	5	4	4,47	FC-uppdrag enligt verksamhetsplan 2016 avseende krav- och ändringshantering (SU)	a) Utveckla samt införa kravprocess och metod b) Utveckla samt införa anpassad kravutvecklingsprocess (genom pådragskedja) c) Harmonisera TF:s ramverk för utveckling, förvaltning, modellering	a) Q3 2016 b) Q2 2017 c) Q4 2017		5	4	4,47								
190	5. Informationssäkerhets risker	Moderna signalsystem störs ut oavsett med hjälp av enkel utrustning som finns att köpa på den öppna marknaden.	Effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan	Attraktiva resor	Påverkan på signalsystem kan leda till störningar i trafiken				TA	4	4	4,00	FC-uppdrag enligt verksamhetsplan 2016 avseende åtgärder genom att kryptera signalen. Störningsrisk är ett problem i dagens anläggning, risken avser primärt tillkommande system för Tvålinjeban och Røda linjen. PU hanterar.	2016		4	3	3,46									
193	4. Operativa risker	Bristande definition av TF:s verksamhetsprocesser	Hållbar tillväxt och utveckling	Effektiv styrning	Kartläggning av de väsentligaste riskerna i verksamheten kan försvåras till verksamhetsprocesser. Arbetet bör inkludera riskanalys och förslag till riskhantering				TA	4	4	4,00	FC-uppdrag enligt verksamhetsplan 2016 avseende processkartläggning (TA/FAS)	FC-uppdraget för TA/FAS har stutförts i form av ett PM med förslag på fortsättning. FC-uppdraget för fortsatt definition av TF:s verksamhetsprocesser/tegnis processkartläggning bör flyttas till den organisation som efter FC-beslut leder detta arbete (TA/FAS)	Löpande		4	4	4,00								



Trafikförvaltningen Internkontrollplan 2016

Se rubrik "Rutin" för riskhantering och internkontrollplan, TF-2014-0469

Version SLUTLIG II Omfattar TF, AB SL samt WÅAB

Rapportering av åtgärder av riskerna och ny riskbedömning efter åtgärder

per augusti 2016 Grön = 14 Gul = 21 Röd = 2

Gråmarkerade kolumner används vid behov av ansvarig avdelning och ingår ej i centrala rapporteringen av IKP

Risk nr Agare enligt IPR-kod	Riskkategori 1	Risk	Vision / övergripande mål för verksamheten	Utvecklingsmål enligt strategisk karta	Beskrivning	Avdelning / sektors som leder	Effekt	Sannolikhet	Värde (effekt x sannolikhet)	Kommentar	Förslag till: rutiner, kontrollmoment, förebyggande åtgärder, avvärande åtgärder	Rapportering av åtgärder av riskerna och ny riskbedömning efter åtgärder per augusti 2016				Datum för uppdatering av förändrad riskvärdering	Ansvarig avdelning för att lösa arbetet med att åtgärda risken	Intern fördelning inom avdelningen av risarbetet	Deltagande avdelningar	Datum för uppdatering för resp aktivitet (vid flera aktiviteter ange a, b, c osv)	Signatur (person som har uppdaterat) (vid flera aktiviteter ange a, b, c osv)	
												Grön	Gul	Röd	Ny värdering med hänsyn till pågående eller utförd riskhantering							
151-1	10. Leveransrisk - uppfyller inte åtaganden	Bristande uppföljning av leverantörer	Hållbar tillväxt och utveckling	Affärsmässig beställare	Vi får ej det vi betalar för, kvalitetsbrister	TA	4	4	4,00	Arbetet leds generellt av TA, där den största volymen finns med PU till efter. Även öriga avdelningar hanterar i viss utsträckning leverantörer, i ex. i form av konsulter. Ny handbok för konsultanvändning har fastställts 2015 och ska implementeras 2016.	FC-uppdrag enligt verksamhetsplan 2016 avseende avtalsförvaltning resp. förvaltningshandbok (TA) samt konsultanvändning (LS)	2016	4	2	2,83	2016-08-29	VE					
168	4. Operativa risker	Bristande system för ledningens uppföljning av organisationen	Hållbar tillväxt och utveckling	Effektiv styrning	Bristar i ledningssystem leder till otillräcklig verksamhets- och ekonomistyrning	VE	5	3	3,87	Arbetet leds av VE	FC-uppdrag enligt verksamhetsplan 2016 avseende utveckling av verksamhets- och ekonomistyrning (VE)	2016	5	3	3,87	2016-08-29	VE					
116	13. Risk för kvalitetsbrister eller avbrott i vår leverans	Bristande kvalitet i beslutsunderlag till TN	Hållbar tillväxt och utveckling	Effektiv styrning	Bristande process ger dåliga förutsättningsunderlag underlag som följd. Kan leda till bristande förtroende och påverka målet Ekonomi i balans.	LS	5	3	3,87	LS leder ärendehantering vid gäller process och verktyg medan alla avdelningar ansvarar för planeringen och genomförandet avseende egna ärendena.	FC-uppdrag enligt verksamhetsplan 2016 avseende trafiknäringsadministration (LS)	2016	5	3	3,87	2016-08-29	VE					
156	14. Risker med anläggningsfällingar och fordon	Status på anläggning/fordon	Effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan	Effektiv styrning	Bristande kontroll på anläggningars och fordon status kan leda till säkerhetsfarliga brister liksom driftsäkerhetsrisker. Det kan även leda till att vi ifrågasätts av våra tillsynsmyndigheter.	TA	5	3	3,87	TA leder	FC-uppdrag enligt verksamhetsplan 2016 avseende äga och förvalta infrastruktur (TA)	2016	5	3	3,87	2016-08-29	VE					
175	7. Hållbarhets-/miljörelaterade risker	Målkonflikter	Hållbar tillväxt och utveckling	Effektiv styrning	Krock mellan kravet på en ekonomi i balans och miljömål kan leda till bristande måluppfyllelse	SU	3	2	2,45	SU förestår balans i enskilda fall genom förslag till förstudie	FC-uppdrag i verksamhetsplan 2016 avseende samtliga pågående och planerade förstudier (SU)	2016	5	4	4,47	2016-08-29	VE					
3. Kultur och efterlevnad																						
129	4. Operativa risker	Vi följer ej våra egna regler, riktlinjer och policies samt brister i rutinen avseende avstegshantering kopplat till detta	Hållbar tillväxt och utveckling	Effektiv styrning	Allt "utmana våra riktlinjer" får inte betyda att man ska strunta i dem om man inte gillar dem eller för att spara pengar, om avsteg inte godkänns av rätt instans och enligt fastställt process.	SU	4	4	4,00	SU leder, PU och TA delar. Organisationens medverkan i detta skeden av studier och i projekt bör även vidareutvecklas.	FC-uppdrag i verksamhetsplan 2016 avseende krav- och ändringshantering (SU) samt kompetensförskörning (LS)	2016	4	3	3,46	2016-08-29	VE					
183	11. Personrelaterade risker	Bristande visuellt ledarskap	Hållbar tillväxt och utveckling	Effektiv styrning	Risken innebär att ledande föreståndare för TF brister i förmågan att vid var tid vara kulturella föredömen avseende att följa förvaltningens styrande dokument och värderingar.	FC	5	3	3,87	Melvandegöra betydelsen från toppen och nedåt	FC med stöd av sin ledningsgrupp arbetar aktivt med frågan i sin egen utvecklingsprocess. Vikten av en stark "Tone at the top" understryks.	a) Chefsmöte med medarbetarlag b) Ledningsgruppsinternat c) VP-ansvaringar 2017 med ett samlat budskap	2016	4	3	3,46	2016-09-09	FC				
4. Resurs och kompetens																						
A 31	4. Operativa risker	Resursobalans	Hållbar tillväxt och utveckling	Effektiv styrning	Tidigare beslutade principer för kompetensförskörning ger en obalans i resursförskörningen avseende kärnverksamheten	HR	5	6	5,48	LS leder personalstrategisk utredning med deltagande från övriga avdelningar	FC-uppdrag i verksamhetsplan 2016 avseende kompetensförskörning (LS)	2016	5	6	5,48	2016-08-29	HR					
70	1. Omvärldsrisiker	Kraftig räntehöjning	Attraktiva resor	Ekonomi i balans	Förändrade nivåer ger negativa ekonomiska effekter genom ökade kapitalkostnader och prisökning (index)	VE	4	1	2,00	Plan utvecklas avseende vilka åtgärder som kan vidtas förebyggande respektive i samband med att räntan höjs kraftigt.	FC-uppdrag i verksamhetsplan 2016 avseende verksamhetsstyrning och ekonomi (VE)	2016	3	1	1,73	2016-08-25	VE					
5. Informationshantering																						
157	14. Risker med anläggningsfällingar och fordon	Bristar avseende teknisk dokumentation	Hållbar tillväxt och utveckling	Effektiv styrning	Bristande kontroll på teknisk dokumentation kan leda till säkerhetsfarliga brister liksom driftsäkerhetsrisker. Det kan även leda till att vi ifrågasätts av våra tillsynsmyndigheter.	TA	5	4	4,47	TA leder, övriga avdelningar deltar	FC-uppdrag i verksamhetsplan 2016 avseende teknisk information (TA)	2017	3	4	3,46	2016-08-29	VE					
A 6	Förtroenderisk	Viktiga informationsunderlag kan saknas pga dålig sökbarhet och brister i arbetsatt samt i utpekad informationsansvar.	Effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan	Effektiv styrning	Ökar styrning eller slarvig handläggning gör att viktiga data inte bevaras för framtiden.	LS	4	5	4,47	LS leder utredning, övriga deltar.	FC-uppdrag i verksamhetsplan 2016 avseende informationshantering (LS)	2016	4	5	4,47	2016-08-29	VE					
A 52	Operativa verksamhetsrisker i trafiken	Bristar i Trafikavdelningens deltagande i projekt och upphandlingar leder till bristande kvalitet i överlämnande/mottagande och/eller leveransskvalitet från projekt/upphandlingar.	Effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan	Affärsmässig beställare	Risken avser bland annat mottagande av Citybanan inklusive nya fordon. Röda linjens uppdatering mm samt nya avtal för pendeltågstrafik, bussstrafik och spårtrafik. Under de kommande åren kommer TA att ta emot en stor mängd direkt trafiköverlämnande projekt och upphandlingar, vilket kommer att ställa stora krav på överlämnande/mottagande samt riskhantering i ett tidigt skede.	TA	4	5	4,47	Hög kvalitet i projektleveranser och upphandlingar är kritiskt för att TA skall klara sina huvuduppgifter att förvalta avtal och infrastrukturer samt bidra till att de övergripande målen för nöjda resenärer och ekonomi uppnås.	FC-uppdrag i verksamhetsplan 2016 avseende kompetensförskörning (LS) samt för förbättringar av arbetsatt för beställargrupper, styrgrupper och mottagande (TA)	2017	4	4	4,00	2016-08-29	VE					
110	5. Informations säkerhets risker	Bristande efterlevnad avseende nytt arbetsatt för EDT	Hållbar tillväxt och utveckling	Effektiv styrning	Intern informationshantering	LS	3	4	3,46	Informationshantering i enlighet med trafikförvaltningens regler och riktlinjer är av yttersta vikt för samtliga verksamhetschefer	FC-uppdrag i verksamhetsplan 2016 avseende informationshantering (LS)	2016	3	4	3,46	2016-08-29	VE					



Trafikförvaltningen Internkontrollplan 2016

Se rutin "Rutin för riskhantering och internkontrollplan", TF-2014-0469

Version SLUTLIG II Omfattar TF, AB SL samt WÅAB

Rapportering av åtgärder av riskerna och ny riskbedömning efter åtgärder per augusti 2016

Grön = 14 Gul = 21 Röd = 2  
Ny värdering med hänsyn till pågående eller utförd riskhantering

Gråmarkerade kolumner används vid behov av ansvarig avdelning och ingår ej i centrala rapporteringen av IKP

Risk nr	Riskkategori	Risk	Vision / övergripande mål för verksamheten	Utvecklingsmål enligt strategisk karta	Beskrivning	Avdelning / sektion som leder	Effekt	Sannolikhet	Värde (effekt x sannolikhet)	Kommentar	Förslag till rutiner, kontrollmoment, förebyggande åtgärder, avvägande åtgärder	Rapportering av åtgärder av riskerna och ny riskbedömning efter åtgärder per augusti 2016				Datum för uppdatering av förändrad riskvärdering	Ansvarig avdelning för att haka arbetet med att åtgärda risken	Intern fördelning inom avdelningen av risarbetet	Deltagande avdelningar	Datum för uppdatering för resp aktivitet (vid flera aktiviteter ange a, b, c osv)	Signatur (person som har uppdaterat) (vid flera aktiviteter ange a, b, c osv)	
												Konkretisering av åtgärdsförslagen - aktiviteter för att hantera riskerna (vid flera aktiviteter ange a, b, c osv)	Ånge datum när aktiviteterna börjats vara klara (vid flera aktiviteter ange a, b, c osv)	Ånge status för arbetet med att hantera riskerna (vid flera aktiviteter ange a, b, c osv)	Effekt							Sannolikhet
<b>6. System</b>																						
126	3. Strategiska risker	Brist på långsiktig strategi för tekniska system, t ex många olika signalsystem	Hållbar tillväxt och utveckling	Kompetent strateg	En mångfald av system leder till brist på kunskap om enskilda system och att barnskoleplaner utvecklas och ska rättas gång på gång	SU	4	5	4,47		FC-uppdrag i verksamhetsplan 2016 avseende förstudier, utvecklingsplaner (SU) samt teknisk information (TA)	a) Uveckla samt införa kravprocess och metod b) Uveckla samt införa anpassad kravutvecklingsprocess (genom pilotprojekt) c) Harmonisera TF:s ramverk för utveckling, förvaltning, modellering	a) Q3 2016 b) Q2 2017 c) Q4 2017	a) Grön (pågår) b) Gul (Beror av a) c) Gul (Beror av a)	4	4	4,00					
27	5. Informations säkerhets risker	Allt för många system - avsaknad av strategiska utvecklingsplaner för IT-system	Hållbar tillväxt och utveckling	Effektiv styrning	Svårt för medarbetare, konsulter, och andra leverantörer att använda systemen, som inte heller är samskyddade	LS	4	5	4,47		FC-uppdrag i verksamhetsplan 2016 avseende informationshantering (LS)	TA är i färd med att utveckla modellen för verksamhetsstyrd IT. Från stäbens sida har ännu inte någon reglerad utredning påbörjats. Uppdraget är komplext och involverar samtliga avdelningar på ordinarie kanaler med särskilt stöd vid rapporteringstillfällen.	Kontinuerligt arbete underläret.	Gul	4	5	4,47					
A 22	4. Operativa risker	Dålig implementation av Hypergene	Hållbar tillväxt och utveckling	Effektiv styrning	Projektet har en kort tidplan för själva implementeringen av detta system för verksamhetsuppföljning vilket medför en risk att personalen inte vet hur man ska använda systemet	VE	4	5	4,47		FC-uppdrag i verksamhetsplan 2016 avseende verksamhets- och ekonomistyrning (VE)	a) Verksamhetsnära utbildning i ordinarie kanaler med särskilt stöd vid rapporteringstillfällen. b) Information och utbildning enligt upprättad kommunikationsplan. c) Förtäring av projektet m a p stöd för investeringar överlag. d) Befintliga system behålls till funktion i i Hypergene är säkerställt.	a) Q1, 2017 (Pågår) b) Q1, 2017 (Pågår) c) Q2, 2016 (Klar) d) Q1 2016 (Klar)	a) Pågår b) Pågår c) Klar d) Klar	4	3	3,46	2016-08-29	VE			
134	5. Informations säkerhets risker	Gamla operativsystem/system som inte byts ut eller uppdateras eller ersätts i tid	Hållbar tillväxt och utveckling	Effektiv styrning	IT-säkerhetsrisker uppstår som kan lamta viktiga delar av verksamheten	TA	4	4	4,00		FC-uppdrag i verksamhetsplan 2016 avseende åga och förvalta infrastruktur (TA)	Planering av uppdateringar i våra systemer behöver göras på lång sikt och genomföras konsekvent.	Q4 2016	Enligt plan	4	2	2,83					
155	13. Risk för kvalitetsbrister eller avbrott i vår leverans	Bristar i tekniska system	Hållbar tillväxt och utveckling	Effektiv styrning	Säkerhetsfarliga brister liksom driftsäkerhetsrisker kan uppstå. Det kan även leda till att vi ifrågasatts av våra tillitsmyndigheter.	TA	5	3	3,87		FC-uppdrag i verksamhetsplan 2016 avseende åga och förvalta infrastruktur (TA)	TA:s system för asset management (BESAM) rätt implementerat, kan öka möjligheterna att upptäcka fel och brister i anläggning (relativt hjälpsamt och planerat underhållet). Trafikförvaltningens informations säkerhets specialister deltar i detta arbete.	Löpande	Enligt plan men bevakas förtjäpande för att säkerställa effekt	5	3	3,87					
192	12. Finansiella risker	Bristar i intäktspåverkan förutsättningar som Lex SL Accesssystemet eller ATR-statistiken	Hållbar tillväxt och utveckling	Ekonomi i balans	Risken kan leda till negativ ekonomisk påverkan såväl för planering som affärer	TA	3	5	3,87		FC-uppdrag i verksamhetsplan 2016 avseende åga och förvalta infrastruktur (TA)	Bla mätmetoder och kommunikation av mätdata ses över.	2016	Något försenat enligt plan. Bevakas förtjäpande för att säkerställa effekt. Driftstörningar i Access systemet påverkar möjligheterna till att utföra ordinarie kontrollfunktioner	4	4	4,00					
<b>7. Oegentligheter och otillbörlighet (jäv)</b>																						
A 106	4. Operativa risker	Kontrollmiljön inom trafikförvaltningen fungerar inte tillräckligt väl. Återliga bedrägerier sker återkommande.	Hållbar tillväxt och utveckling	Effektiv styrning	Risken kan leda till förtroendeskada och negativ ekonomisk påverkan	FC	5	5	5,00		Det finns sedan länge etablerade grundläggande och löpande rutiner som motverkar förekomsten. Härutöver nämns FC-uppdrag i verksamhetsplan 2016 avseende interntrevision, (IR) och riskhanteringssystem (CRO)	a) Inrättande av IR + internkontroll nr 16 b) Uppföljning av rekommendationer c) Påbörjad konsultvalning d) Systematisk riskhantering kopplat till TILC nödsäkerhetsförklaring	Ett omfattande arbete läggs på förstärkt riskuppföljning, förstärkta rutiner och en styrning som bygger på att endast anställd personal ges attestat	5	4	4,47	2016-09-09	FC				
167	4. Operativa risker	Blisslor	Hållbar tillväxt och utveckling	Effektiv styrning	Otillräckliga bisyslor eller konkurrerande engagemang hos personal eller närstående resp. anlitade uppdragstagare	HR	3	3	3,00		FC-uppdrag i verksamhetsplan 2016 avseende kompetensförstärkningsprocessen (LS)	a) Vi följer upp bisyslor i samband med nyanställning b) Arligen sker uppföljning i samband med PU-samtal. Ågs av respektive chef	a) sker löpande vid nyanställningar b) årligen	Grön	2	2	2,00		HR			
<b>8. Yttre hot</b>																						
A 109	5. Informations säkerhets risker	Cyberattacker	Effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan	Effektiv styrning	Genomförda lyckade cyberattacker mot trafikförvaltningen leder till allvariga skador på verksamhetsstödjande system och förtroendet för verksamheten	LS	6	4	4,90		FC-uppdrag i verksamhetsplan 2016 avseende leda och förvalta säkerhet (LS)	a) Öka överbelastningskyddet hos Evry genom att köpa utökad skyddskapacitet	a) Åtgärden kräver beslut av TAIT och budget för ändamålet. Dialog med TAIT pågår via SU ITU Introsak.	Röd	6	4	4,90					
169	1. Omvärldsrisker	Terroristorganisationer angriper våra anläggningar	Hållbar tillväxt och utveckling	Attraktiva resor	Hotet ökar med tiden. Nu finns aktuella exempel från Frankrike. Bristande kontroll på vem som vistas i anläggningar där obehöriga inte får vara på grund av bristande skalskydd och tillträdeskontroll	TA	6	2	3,46		FC-uppdrag i verksamhetsplan 2016 avseende Samverkan Länsstyrelsen samt åga och förvalta infrastruktur (TA)	TA deltar löpande i samverkan enligt plan och har skapat nya rutiner kring terrorhotet på medvetandegraden hos TF:s ledning, TE och trygghetsresurser om möjliga terrorhot. Inträngsskydd följs enligt avtal och direktiv. En av åtgärderna för att minimera risken för intrång och sabotage hanteras inom länsprojektet och det handlar om kontroll över läs och tillträde. Projektet (PU) byter i dagarna projektleddare och ligger i delar efter slutplan. En förstudie kring områdeskydd på spårdepåer har genomförts och överlämnats till SU för framtagna av riktlinjer för områdeskydd spårdepåer.	Generell bedömning av effekt och sannolikhet, omvärderas ej	System och riktlinjer för skalskydd är ännu inte på plats.	6	2	3,46					
159	1. Omvärldsrisker	Politisk instabilitet inom SLL	Hållbar tillväxt och utveckling	Effektiv styrning	Risken kan innebära beslutsförmåga eller våra kast vad gäller styrning och beslut	LS	4	4	4,00		FC-uppdrag i verksamhetsplan 2016 avseende Trafiknämndens administration (LS)	Rutinen för trafiknämndsärenden har uppdaterats under april 2016.	Uppföljning av efterlevnaden av rutinen efter varje genomförd nämndöskyl.	Grön	4	4	4,00					
167	4. Operativa risker	Bristande ekonomiska förhållanden hos leverantör	Hållbar tillväxt och utveckling	Effektiv styrning Ekonomi i balans	Stor leverantör är förhindrad att genomföra sin leverans kan det innebära svårigheter att fullfölja trafikförvaltningens åtaganden.	TA	5	2	3,16		FC-uppdrag i verksamhetsplan 2016 avseende förvalta och vidareutveckla avtal (TA)	Risken bevakas via den kontinuerliga dialogen i avtalsuppföljningen, vilken kompletteras med regelbunden finansiell analys och granskning. Vid behov görs genomgångar av optionsmöjligheter samt driftstopp.	Löpande	Enligt plan	5	2	3,16					
120	1. Omvärldsrisker	Ökade sociala spänningar i samhället som kan leda till oroligheter som stör hindrar kollektivtrafiken	Hållbar tillväxt och utveckling	Effektiv styrning	Misnöjesaktioner, grundrod för ordning.	TA	3	3	3,00		FC-uppdrag i verksamhetsplan 2016 avseende Samverkan Länsstyrelsen (TA)	TA deltar löpande i samverkan enligt plan, veckorapporter publiceras på TA:s organisationsida.	Generell bedömning av effekt och sannolikhet, omvärderas ej	Enligt plan	3	3	3,00					
119	1. Omvärldsrisker	Extrema väderförhållanden kan uppstå som stoppar trafiken en längre tid genom Lex, underminerade eller blockerade banvallar.	Attraktiva resor	Effektiv styrning	T ex extremt höga vattenstånd, kraftiga snöfall eller översvämningssrisk	TA	5	1	2,24		FC-uppdrag i verksamhetsplan 2016 avseende åga och förvalta infrastruktur och Samverkan Länsstyrelsen (TA) samt leda och förvalta säkerhet (LS)	TA deltar löpande i samverkan enligt plan, samt har en proaktiv uppföljning av leverantörer avseende exempelvis katastrofportar för översvämning och snöförhållanden	Generell bedömning av effekt och sannolikhet, omvärderas ej	Enligt plan	5	1	2,24					