

Verksamhetsstyrning och ekonomi

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2016-05-20

Ärende
TN 2015-1526

Handläggare
Håkan Nilsson
08-686 1594

Trafiknämnden
2015-05-31, punkt 5

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Tertialrapport januari – april 2016

Ärendebeskrivning

Tertialrapport har upprättats per april 2016 för trafiknämndens och de inom nämndens ansvarsområde ingående verksamheterna.

Beslutsunderlag

- Tertialrapport april 2016 med bilagor.

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

att godkänna tertialrapport för april 2016 avseende trafiknämnden och de inom nämndens ansvarsområde ingående verksamheterna.

att förklara beslutet omedelbart justerat.

Caroline Ottosson
Förvaltningschef

Håkan Nilsson
Ekonomidirektör

Trafiknämnden

TERTIALRAPPORT
April 2016

Innehållsförteckning

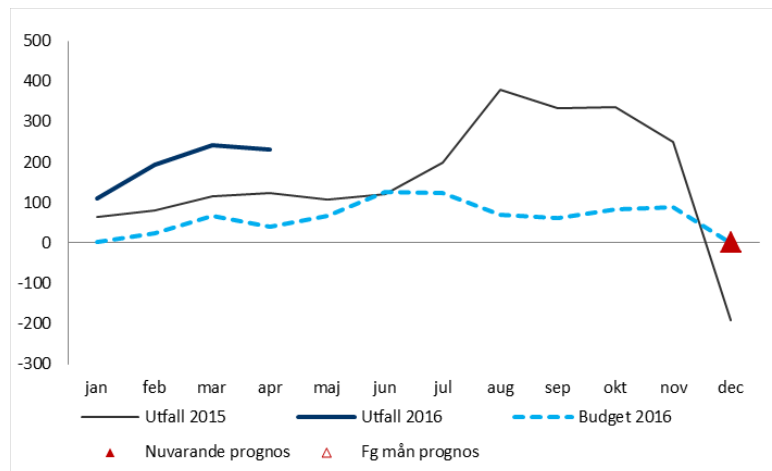
1.	Sammanfattning.....	3
2.	Mål.....	4
2.1	Mål och indikatorer	4
2.1.1	Ekonomi i balans.....	4
2.2	Punktlighet, kvalitet och övriga lokala mål.....	4
2.2.1	Punktlighet i kollektivtrafiken	4
2.2.2	Kvalitet	6
2.2.3	Lokala mål	7
3.	Verksamhet och produktion.....	8
3.1	Verksamhetsförändringar	8
3.2	Produktion – trafik.....	13
3.2.1	Kollektivtrafiken på land.....	13
3.2.2	Färdtjänsttrafik	14
3.2.3	Kollektivtrafik på vatten.....	14
4.	Ekonomi	15
4.1	Resultatutveckling och prognos	15
4.1.1	Intäktsutveckling.....	16
4.1.2	Kostnadsutveckling	18
4.1.3	Avvikelse – periodens utfall.....	23
4.1.4	Avvikelse – prognostiserat resultat	23
4.1.5	Personal.....	23
4.2	Investeringar	24
4.2.1	Utfall och prognos 2016	24
4.2.2	Specifiserade investeringar	24
4.2.3	Ospecifiserade investeringar	27
4.3	Analys och eventuella riskfaktorer.....	28
5.	Ledningens åtgärder	29
6.	Specifika ägardirektiv.....	31
7.	Landstingets finanspolicy	31
8.	Nämnd-/styrelsebehandling	31
9.	Bilagor	31

1. 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 231 mkr (124 mkr föregående år) jämfört med budgeterat 39 mkr.
- Landstingsbidraget har ökat med 7,8 % och biljettintäkterna med 4,2 % jämfört med utfall motsvarande period 2015.
- Trafikkostnaderna har ökat med 1,3 % och kapitalkostnaderna med 10,7 % jämfört med utfall motsvarande period 2015.
- Resultatprognosen uppgår fortsatt till 0 mkr i enlighet med budget.

Diagram. Resultatutveckling 2016 jämfört med resultat 2015 och budget 2016. Utfallet per april är 231 mkr. Prognosen per helår visar på ett nollresultat i enlighet med årsbudget.



- Investeringsutfallet uppgår till 1 527 mkr, vilket motsvarar en uppbyggnadsgrad på 25 % jämfört med årsprognosen. Årets prognos uppgår till 6 190 mkr, eller 100 %, jämfört med budgeterat 6 190 mkr.
- Antalet resande i kollektivtrafiken på land har sammantaget ökat jämfört med föregående år. Även färdtjänstresandet har ökat medan skärgårdstrafiken har minskat.

2. Mål

2.1 Mål och indikatorer

2.1.1 Ekonomi i balans

Mål och indikator	Utfall 1604	Mål 2016	Utfall 1504
-------------------	----------------	-------------	----------------

EKONOMI I BALANS

Finansiell stabilitet

Resultat:

Ett positivt resultat enligt balanskravet, mkr

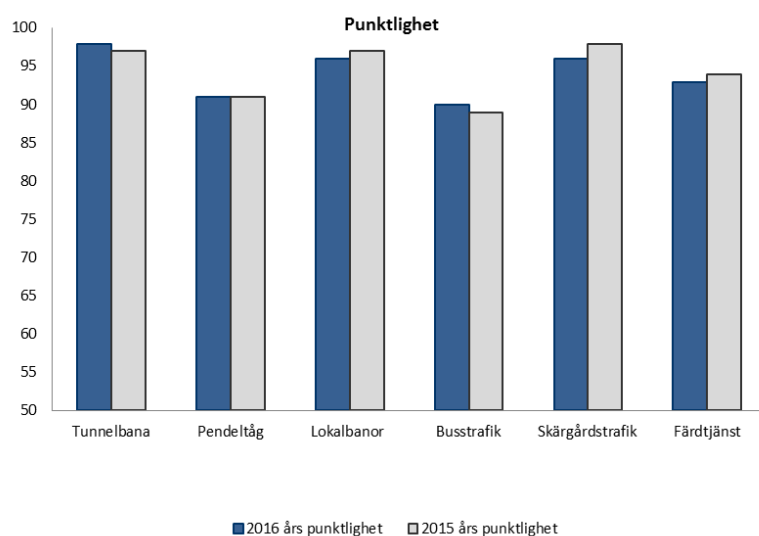
231	0	124
-----	---	-----

För förvaltningar/bolag avses att det av fullmäktige beslutade resultatkravet uppnås.

2.2 Punktlighet, kvalitet och övriga lokala mål

2.2.1 Punktlighet i kollektivtrafiken

Diagram. Punktlighet per trafikslag.



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

Pendeltåg har en punktlighet på samma nivå som motsvarande period föregående år. Den mest utmärkande händelsen under perioden var ett fel i Trafikverkets ställverk i Karlberg den 28-29 januari som orsakade

omfattande avstängningar och förseningar. Återkommande problem med sättningar i banvallen vid stationsbygget i Vega i kombination med hastighetsnedsättning i Tungalsta och Hemfosa har tidvis orsakat förseningar på Nynäsbanan. Fortsatt förbättringsarbete har pågått för att minska omfattning och frekvens av infrastrukturfel tillsammans med Trafikverket, såsom åtgärder för att förbättra växel tillförlitlighet och eliminera återkommande spårledningsfel vid Stockholms södra.

Punktligheten för lokalbanor har varit fortsatt hög trots att den var en procentenhet lägre än jämfört med föregående år. I januari var punktligheten lägre men har sedan ökat under våren. Flera av lokalbanorna genomgår stora upprustningar som fört med sig störningar i trafiken och ibland helt nya trafiklösningar. För att förkorta restiden vid akuta trafikstörningar arbetar lokalbanor för att erbjuda resenärerna en optimerad och situationsanpassad ersättningstrafik.

Busstrafikens punktlighet har förbättrats succesivt under våren. Anledningen till förbättringen är att punktligheten i innerstaden har förbättrats. Analys om orsaker till förbättringen pågår.

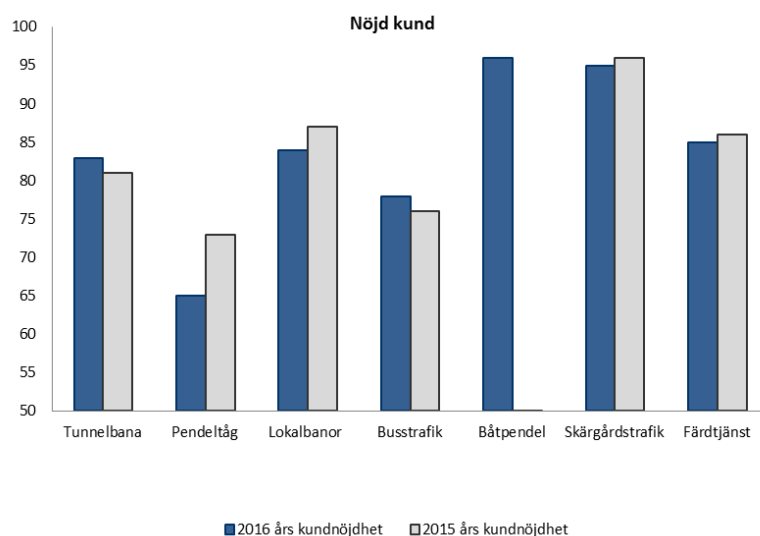
För sjötrafiken avses skärgårdstrafiken där punktligheten mäts genom tidspassning vid de större knutpunkterna. Trots en ny entreprenör från och med april är punktligheten fortsatt förhållandevis hög.

Akkumulerad tidpassning för färdtjänsttaxi under perioden är 93 procent, där de nya avtalen med taxi inte ser ut att ha påverkat tidspassningen.

2.2.2 Kvalitet

Under mätperioden januari-mars 2016 ökade andelen nöjda resenärer i SL-trafiken med en procentenhet, från 78 procent år 2015 till 79 procent.

Diagram. Andel nöjda resenärer per trafikslag.



Resenärernas nöjdhet med tunnelbanan har ökat. Den uppmätta nöjdheten korrelerar även till mindre inställd trafik och högre punktlighet. Samtidigt har upplevd trängsel inte försämrats trots en två-procentig ökning av antal resande. Det är möjligt att när trafiken är stabil och robust så kan trängsel accepteras till en högre grad under den tid som resenären förväntar sig stort resenärstryck (morgon och eftermiddag). Samtidigt är det möjligt att de senaste satsningarna på helgtrafik (kväll och natt) då acceptansnivån för trängsel är lägre kan ha bidragit till det positiva utfallet.

För pendeltåg har nöjd kundindex minskat. En bidragande orsak till de månadsvisa svängningarna är det underliggande låga förtroendet för pendeltågstrafiken. 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. De områden som fick kraftigt sänkta betyg i februari månad, det vill säga turtäthet, tidhållning och störningsinformation, fick samtliga förbättrade resultat i mars. Detta kan delvis härledas till det låga antalet inställda avgångar i mars, totalt 129, jämfört med 336 i februari och 509 i januari.

Nöjdhetsbetyget för lokalbanor sjönk under inledningen av året, för att sedan återvända uppåt i slutet av perioden. 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.

Busstrafikens kundnöjdhet har varit stabilt under första tertialet. Orsaker som kan ha bidragit till resultatet är en hög nivå på utförd trafik, 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 inom trafikområdet.

Pendelbåtstrafiken ingår från och med 2016 i ordinarie mätningar och har en förhållandevis hög nöjdhet på 96 procent.

Den upplevda kundnöjdheten i skärgårdstrafiken nådde 95 procent. Punktligheten för skärgårdstrafiken är generellt något högre under vintermånaderna.

Andelen färdtjänstresenärer som ger betyget 4 eller 5 på en femgradig skala på fråga om hur den senaste resan upplevdes uppgår till 85 procent. Antalet resenärer som tillfrågas dagligen, har ökat från 15 till 30 resenärer, vilket bör medföra ett säkrare värde.

2.2.3 Lokala mål

Se bilaga Verksamhetstal.

3. Verksamhet och produktion

3.1 Verksamhetsförändringar

Nedan redovisas större händelser som skett under perioden januari till april 2016.

Övergripande trafikplanering

Inom ramen för arbetet med kommande regional utvecklingsplan, RUF5 2050, har ett samrådsunderlag arbetats fram i samverkan med Tillväxt- och regionplaneförvaltningen. Samråd med regionens aktörer med mera fortsätter under året.

Under perioden har samråd inom revideringen av det regionala trafikförsörjningsprogrammet genomförts. Samråden har dels bestått av en webbaserad enkät till länets invånare dels tretton expertsamråd med kommuner, myndigheter, trafikoperatörer och intresseorganisationer. Under april har en remissversion av trafikförsörjningsprogrammet färdigställts.

Program samordning utbyggd tunnelbana har under perioden hanterat en stor del av planering i allokering av resurser för stödet till förvaltningen för utbyggd tunnelbanas (FUT) arbete. Resursplaneringen syftar till att ligga till grund för årets arbete gentemot FUT. Fortsatt beredning av underlag till inriktning för bussterminal vid Barkarby och Nacka har också skett.

I enlighet med landstingets budget 2015 genomförs den parlamentariska utredningen av priser, taxsystem samt biljett- och betalsystem inom kollektivtrafiken. Den första delutredningen har lämnat rekommendationer om beslut som från 2017 ska göra det enkelt att förstå, köpa och använda biljetter i kollektivtrafiken. Utvecklingen ger potential till en mer attraktiv kollektivtrafik. Utredningen lämnar information om den andra delutredningen inom området prissättning. Båda delutredningarna utgör underlag inför årets budgetprocess avseende budget 2017-2021.

Inför Sverigeförhandlingen har trafikförvaltningen arbetat intensivt med framtagande av underlag till förhandlingen.

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 perioden och förberedelser inför trafikstarten i augusti pågår.

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

Utvärdering pågår av bussavtal Norrtälje (E19B) inför eventuell förlängning samt en utvärdering av det nya linjenätet i Innerstaden och Lidingö (E22).

Förvaltningen genomför revisioner av antal resande inom bussområdena i Solna/Sundbyberg/Sollentuna/Bromma och Norrort (E20). Planen är att samtliga områden med VBP-avtal¹ ska revideras för att anpassa avtalen efter anbudsförutsättningarna.

Pendeltägsverksamhet

I trafikupphandlingen av pendeltägsverksamheten (E24) beslutade trafiknämnden i december 2015 att tilldela MTR avtalet. Upphandlingen överklagades dock. Den 12 april ingick trafikförvaltningen ett temporärt avtal med MTR avseende pendeltägsverksamheten för att säkerställa att resenärerna inte står utan den samhällskritiska pendeltågstrafiken efter den 10 december 2016 då nuvarande avtal går ut.

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.

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.

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, bland annat upphandling av färdtjänsttaxi och rullstolstaxi.

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.

¹ VBP är en affärsmodell där trafikoperatören ersätts baserat på verifierade betalande påstigande.

Drift och underhåll

Genomförandeprojekt avseende upphandling av drift och underhåll av fastigheter (UH2014) pågår inom samtliga fem delområden; tunnelbana, spärr, lokalbana, hissar och rulltrappor. Tilldelningsbeslut avseende kontrakt tunnelbana fattades av förvaltningschefen den 12 april 2016. Tilldelning av kontrakt avseende lokalbana och spärrar planeras ske hösten 2016.

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.

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

Tidplanen för upphandling av entreprenörer för hissar och rulltrappor är förskjuten för att säkerställa hantering av risker kopplade till tidigare rulltrappsincidenter vid Östermalmstorg och Universitetet. Arbeta pågår med att ta fram förfrågningsunderlag för nya avtal.

Intäkter

Som en effekt av det tilläggsavtal som slöts i juni 2015 med MTR² 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.

Övriga händelser och speciella satsningar

I mars tillträdde trafikförvaltningens nya chef, Caroline Ottosson.

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

² Tilläggsavtalet med MTR avser breddat biljettsortiment i spärr och kortförsäljning villkorat MTR:s övertagande av kontanthanteringssystem

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

Planering pågår inför sommarens trafikavstängningar där de mest omfattande avstängningarna berör pendeltågstrafiken men även Saltsjöbanan och Tvärbanan kommer att vara avstängda under ett antal veckor.

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

Resultatet från den resvaneundersökning som trafiknämnden beslutat att genomföra under 2015 har sammanställts under perioden.

Resvaneundersökningen syftar till att ge kunskap om hur invånarna reser för att kunna planera framtida trafiksystem.

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

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.

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.

Under 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. En rapport över fuskåkande per trafikslag har tagits fram.

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.

Större kommunikationsinsatser

Under februari genomfördes en kampanj i trafiken med syfte att öka försäljning av SL:s biljettapp. Kampanjen följde temat "Buss-iness" som 2015 belönades med reklampriset 100-wattaren för effektiv reklam. Resultatet av kampanjen utvärderas för närvarande.

Den nya pendelbåtlinjen över Riddarfjärden invigdes i februari. Invigningen uppmärksammades i media. Veckorna efter invigning genomfördes en informationskampanj i syfte att locka resenärer. En första uppföljning visar på ett högre antal resenärer än beräknat.

I april presenterades det nya pendeltåget x60B för media och utvalda gäster vid ett event på Centralen.

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 Produktion – trafik

3.2.1 Kollektivtrafiken på land

Resandeutvecklingen för år 2016 har en prognos på 1,9 procent gentemot utfallet 2015, vilket skulle ge cirka 2,9 miljoner påstigande en vanlig vintervardag år 2016. Prognosen baseras på en förväntad befolkningsökning i länet på 1,7 procent och en utveckling av den reala disponibla inkomsten på 1,8 procent. Under våren har antalet genomsnittligt påstigande en vintervardag ökat med 2,9 procent jämfört med samma period föregående år. Resandet är generellt högre under höst och vinter och mindre under vår och sommar då fler personer går eller cyklar. Viktiga faktorer för resandet är utveckling av befolkningens mängd och antalet sysselsatta i länet. En växande befolkning och en ökad sysselsättning bidrar till en ökad efterfrågan på resor.

Tabell. Produktionsredovisning.

Produktionsredovisning	Ack utfall 1604	Ack utfall 1504	Föränd %	Period Budget	Avvik %	Prognos 2016	Budget 2016	Avvik %	Bokslut 2015
Allmän kollektivtrafik på land, tusental:									
Genomsnitt påstigande en vintervardag*	2 846	2 767	2,9%	-	-	2 920	2 920	0,0%	2 841
Genomsnitt påstigande en vardag	2 846	2 767	2,9%	-	-	2 700	2 700	0,0%	2 651
Antal sittplatskilometer, miljoner	6 100	6 204	-1,7%	-	-	18 200	17 990	1,2%	18 312
Särskild kollektivtrafik:									
Antal resenärer/tillstånd per perioden	69 049	68 814	0,3%	69 000	0,1%	69 500	69 000	0,7%	69 667
Totalt antal resor, tusental **	1 427	1 369	4,2%	1 381	3,3%	4 145	4 130	0,4%	4 114
Kollektivtrafik på vatten:									
Passagerare tusental	729	751	-2,9%	501	45,4%	4 659	4 218	10,5%	4 570
- varav skärgårdstrafik	204	231	-11,7%	174	17,6%	1 733	1 733	0,0%	1 659
- varav pendelbåtstrafik***	525	520	1,0%	328	60,1%	2 926	2 485	17,7%	2 911

* Prognos och budget avser vintervardagar dvs tertial 1 och 3.

** Innefattar färdtjänstresor, sjuk- och tjänsteresor

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

Antal påstigande per dag för tunnelbanan har ökat med 2 procent vilket följer den förväntade utvecklingen. Antal påstigande per dag för pendeltågstrafiken har ökat med en (1) procent jämfört med föregående period. Fördelningen av resenärer mellan linjerna Bålsta, Märsta, Södertälje (inkl. Gnesta), Uppsala och Västerhaninge (inkl. Nynäshamn) är relativt konstant både under perioden och i jämförelse med tidigare perioder.

Antalet påstigande för lokalbana är 2 procent högre än föregående år. Under årets första del var det färre resande som sannolikt kan relateras till årets inledande helgdagar med tillhörande ledigheter som ger ett lägre resande. Inom busstrafiken har resandeutvecklingen överlag är positiv för i stort sett alla trafikavtal. Den största ökningen återfinns på VBP-avtalen i

Solna/Sundbyberg med en ökning på drygt 5 procent, tätt följt av Sollentuna.

Utbudsmättat antal sittplatskilometer har varit lägre för alla trafikslag utom lokalbanor.

3.2.2 Färdtjänsttrafik

I april uppgick antalet personer med färdtjänsttillstånd till 69 049, vilket är 235 fler tillstånd än i april 2015. Tilldelningen av resor, vilket betyder den minimivolymer resor som alla färdtjänstresenärer har tillgång till, har varit 198 resor per person och år sen 2010. Både antalet färdtjänstresor och sjukresor är fler än budgeterat. Det totala antalet utförda resor för färdtjänsten (inkl. sjukresor) var 1,4 miljoner resor under perioden.

3.2.3 Kollektivtrafik på vatten

Antalet resenärer i skärgårdstrafiken har minskat under våren jämfört med föregående år. Under de tre första månaderna ökade resandet, till stor del på grund av det varma vädret. Mellan 12-30 april bidrog strejken till att resandet totalt sett minskade.

I pendelbåtstrafiken har antalet passagerare ökat med 5 000 passagerare jämfört med ifjol. Linje 85, Riddarfjärden, som är ny, har under de första fyra månaderna haft 37 000 passagerare. Linje 80, Sjövägen, har haft en ökning med 20 procent. Resandet på linje 82, Djurgårdsfärjan, har minskat med 14 procent. Anledningen till det minskade resandet är strejken den 12-30 april. Före strejken hade linje 82 ett ökat antal passagerare jämfört med föregående år.

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 1604	Ack budget 1604	Avvik utf-bu 1604	Ack utfall 1504	Föränd %	Progn 2016	Budget 2016	Avvik pr-bu	Boksl 2015
Tillskott fr SLL/Landstingsbidrag	3 212	3 212	0	2 979	7,8%	9 634	9 634	0	8 938
Biljettintäkter/resenärsintäkter	2 472	2 422	50	2 373	4,2%	7 374	7 301	73	7 239
Uthyrning fordon	442	452	-10	451	-2,0%	1 358	1 371	-13	1 333
Uthyrning lokaler	191	228	-37	181	5,5%	633	681	-48	575
Reklam	79	77	2	79	0,0%	235	230	5	249
Övriga intäkter	376	363	13	348	8,0%	1 135	1 080	55	1 165
Verksamhetens intäkter	6 770	6 753	17	6 411	5,6%	20 369	20 297	72	19 500
Personalkostnader	-176	-183	7	-169	4,1%	-546	-538	-8	-520
Köpt landtrafik (SL)	-4 001	-4 096	95	-3 972	0,7%	-12 310	-12 276	-34	-11 857
Köpt färdtjänsttrafik (Ftj)	-413	-431	18	-402	2,7%	-1 273	-1 299	26	-1 258
Köpt sjötrafik (WÅAB)	-78	-78	0	-60	30,0%	-315	-288	-27	-276
Drift och underhåll	-567	-657	90	-512	10,7%	-1 919	-1 933	14	-1 431
Övriga kostnader	-262	-250	-12	-228	14,9%	-861	-857	-4	-1 224
Verksamhetens kostnader	-5 496	-5 696	200	-5 344	2,8%	-17 223	-17 191	-32	-16 564
Avskrivningar	-880	-813	-67	-765	15,0%	-2 635	-2 493	-142	-2 510
Finansnetto	-163	-206	43	-177	-7,9%	-512	-613	101	-617
Resultat	231	39	192	124		0	0	0	-192

Resultatet per den sista april uppgår till 231 mkr jämfört med 124 mkr föregående år och ett budgeterat resultat för perioden på 39 mkr. Prognosen för årets resultat uppgår fortsatt till noll i enlighet med budget och med tidigare prognos.

Verksamhetens intäkter överstiger periodens budget med 17 mkr, motsvarande 0,3 procent. I jämförelse med utfallet föregående år har intäkterna för perioden ökat med 359 mkr eller 5,6 procent. Den budgeterade intäktsutvecklingen för året är 4,1 procent. De prognostiserade intäkterna är 72 mkr högre än budget vid årets slut. Biljettintäkterna överstiger budget till följd av såväl positiv volym- som prisrelaterad utveckling.

Verksamhetens kostnader understiger periodens budget med 200 mkr, motsvarande 3,5 procent, och överstiger föregående års utfall med 152 mkr, motsvarande 2,8 procent. Den budgeterade kostnadsutvecklingen för året är 3,8 procent. Sammantaget prognostiseras kostnaderna bli 32 mkr högre än budget vid årets slut, motsvarande 0,2 procent, främst på grund av högre kostnader för köpt land- och sjötrafik.

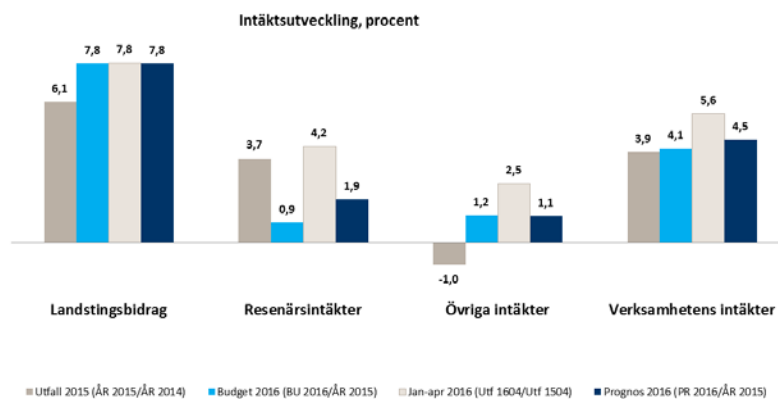
Kapitalkostnaderna överstiger periodens budget med 24 mkr motsvarande 2,4 procent. Förändrade avskrivningsplaner bidrar till ökade kostnader medan det lägre ränteläget minskar kostnaderna. Jämfört med föregående år ökar de med 10,7 procent. Den budgeterade utvecklingen är -0,7 procent. Vid årets slut beräknas utfallet överstiga budget med 1,3 procent.

Se vidare under 4.1.1 och 4.1.2 för en fördjupad analys av trafiknämndens intäkter och kostnader.

4.1.1 Intäktsutveckling

Den förväntade intäktsutvecklingen för året ligger i nivå med den budgeterade. Vid årets slut prognostiseras intäkterna överstiga budget med 0,4 procent, vilket huvudsakligen beror på en bedömd gynnsam resandeutveckling samt positiva prisseffekter kopplat till biljettintäkterna.

Diagram. Intäktsutveckling jämfört med föregående år



Biljettintäkter

Utfall

Biljettintäkterna/resenärsintäkterna för hela trafiknämnden överstiger periodens ackumulerade budget med 50 mkr.³

Biljettintäkterna inom SL-trafiken för april månad (inkl. verksamhetsinterna biljettintäkter) är drygt 40 mkr högre än budget till följd av en högre resandeökning än den förväntade. Den ackumulerade positiva avvikelserna för perioden jan-apr uppgår till 63 mkr. Ökningen jämfört med föregående år uppgår till cirka 100 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 6.

³ Inklusivt koncernelimineringar d v s verksamhetsinterna intäkter ingår ej i beloppet

Resenärsintäkter/biljettintäkter inom färdtjänsten är i nivå med budget och något högre jämfört med föregående år motsvarande period. Även sjötrafikens utfall för biljettintäkter är i nivå med budget dock lägre jämfört med föregående år på grund vårens strejk i skärgårdstrafiken.

Prognos

Prognosen för de totala biljettintäkterna inom trafiknämnden överstiger budget med 73 mkr, varav 61 mkr är en ökning inom SL-trafiken där biljettintäkterna ökar såväl jämfört med budget som i jämförelse med föregående år, främst till följd av positiv volymutveckling och prisseffekter.

Prognosen för färdtjänstens resenärsintäkter ligger något över budget. Sjötrafikens biljettintäkter förväntas överstiga budget med 11 mkr vid årets slut. Ändrad redovisningsprincip efter införande av nytt biljettsystem är orsak till detta.

Övriga intäkter

Utfall

Övriga intäkter sammanfattar intäkter från uthyrning, reklam samt övrigt inom trafiknämndens samtliga verksamhetsområden. Periodens intäkter understiger budget med 32 mkr och är 30 mkr högre i jämförelse med motsvarande period föregående år.

Inom SL-trafiken noteras lägre intäkter från uthyrning av lokaler, vilket huvudsakligen beror på försenad inflyttning till depå Ulvsunda. Ökade intäkter från näringsbidrag, reklam, 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 överstiger budget och utfall föregående år. Inga större avvikelser redovisas för övriga intäkter inom sjötrafiken jämfört med budget eller föregående år.

Prognos

Prognosen för övriga intäkter för hela trafiknämnden ligger i nivå med årsbudgeten.

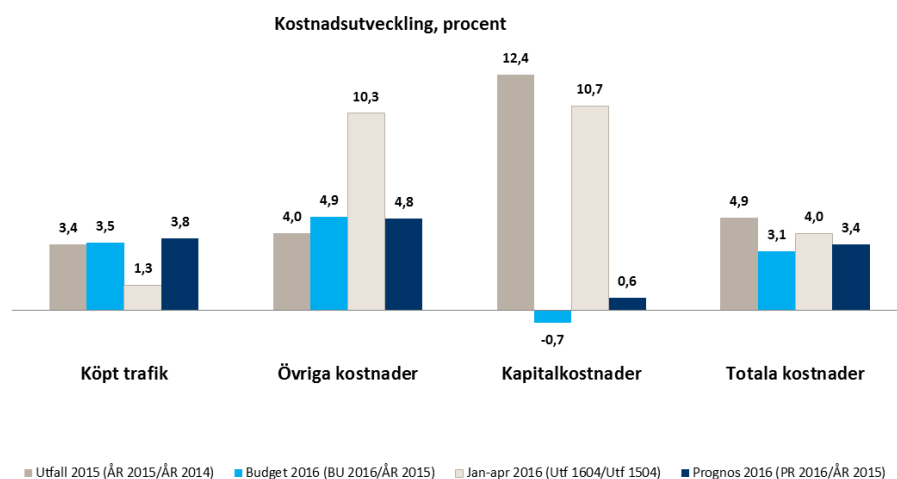
Inom SL-trafiken prognostiseras bland annat högre intäkter från reklam (väderskydd), näringsbidrag, kontrollavgifter, fastighetsförsäljning och från överlåtelse av servitut medan intäkter från uthyrning av lokaler väntas bli lägre. Det senare ianspråktagandet av depå Ulvsunda innebär 36 mkr i lägre intäkter. Övriga avvikelser utgörs av resultatneutrala poster, beskrivna enligt ovan.

För färdtjänstverksamhetens prognostiseras lägre intäkter från Hälso- och sjukvårdsnämnden till följd av lägre 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.

4.1.2 Kostnadsutveckling

Den förväntade kostnadsutvecklingen för året ligger i nivå med den budgeterade. Vid årets slut förväntas kostnaderna överstiga budget med 73 mkr motsvarande 0,3 procent. Ökningen hänförs till högre avskrivningar på grund av förändrade avskrivningsplaner samt högre trafik kostnader till följd av ökade kostnader för index samt incitament som en följd av förbättrad leverans från trafikentreprenörerna.

Diagram. Kostnadsutveckling jämfört med föregående år



Köpt landtrafik

Utfall

Köpt landtrafik omfattar kostnaderna för trafikavtal inom SL. Kostnaderna uppgår till 4 001 mkr och är 95 mkr lägre än periodens budget.

Det lägre utfallet är en följd av effektivare avtal samt genomförda effektiviseringar inom trafiken. Även minskat behov av ersättningstrafik för pendeltåg bidrar till lägre kostnader.

Ett antal faktorer bidrar till högre kostnader. Huvudsakligen handlar det om ökade indexkostnader. En engångspost från föregående år inom verksamhet buss samt högre index innevarande år inom verksamhet tunnelbana verkar kostnadshöjande. Buss visar dock lägre indexkostnader innevarande år. Tunnelbana har högre kostnader för incitament som en

följd av förbättrade indikatorer inom trafikavtalet, bland annat punktlighet, nöjd kund och bemötande. Även buss har högre kostnader för incitament.

Jämfört med föregående år ökar kostnaderna för köpt landtrafik med 0,7 procent motsvarande 29 mkr. Den låga kostnadsutvecklingen är huvudsakligen en följd av genomförda effektiviseringar inom trafikavtalen samt effektivare avtal, bland annat VBP-avtalen inom busstrafiken, vilket motverkar indexuppräknningar. Perioden innefattar inte heller retroaktiva engångsposter i samma omfattning som föregående år.

Prognos

För helåret prognosticeras kostnaderna för köpt landtrafik överstiga budget med 34 mkr motsvarande 0,3 procent av budget.

Avvikelsen beror huvudsakligen på högre kostnader för index, dels en engångspost från föregående år inom buss, dels högre kostnader innevarande år inom tunnelbana. Buss visar lägre indexkostnader innevarande år. Flertalet trafikslag visar högre kostnader för incitament som en följd av förbättrade indikatorer inom trafikavtalen, bland annat punktlighet, nöjd kund och bemötande.

Lägre kostnader uppstår som en följd av att pendelbåtlinjen Solna-Årsta utgår. Effektivare avtal och genomförda effektiviseringar inom trafikavtalen bidrar också till lägre kostnader.

Köpt färdtjänsttrafik

Utfall

Köpt färdtjänst omfattar kostnaderna för trafikavtal inom färdtjänsttrafiken inklusive sjukresor. Kostnaderna uppgår till 413 mkr och är 18 mkr lägre än periodens budget. Det lägre utfallet är en följd av effektivare avtal vilket ger lägre kostnad per resa. Fler resor inom såväl färdtjänsttaxi som sjukresor bidrar till ökade kostnader. Resor med rullstolstaxi överstiger budget.

Kostnaderna för sjukresor ersätts av intäkter från Hälso- sjukvårdsnämnden.

Jämfört med föregående år ökar kostnaderna för köpt färdtjänst inklusive sjukresor med 2,7 procent. Effektivare avtal med lägre kostnader per resa motverkas av indexuppräknningar inom avtalen samt fler resande inom både färdtjänsttaxi och sjukresor vilket är kostnadshöjande.

Prognos

För helåret prognosticeras kostnaderna för köpt färdtjänst inklusive sjukresor understiga budget med 26 mkr motsvarande 2,0 procent av budget. Avvikelsen är en följd av effektivare avtal vilket ger lägre kostnad per resa. Fler resor inom såväl färdtjänsttaxi som sjukresor bidrar dock till ökade kostnader. Resor med rullstolstaxi överstiger budget. Kostnaderna för sjukresor ersätts av intäkter från Hälso- sjukvårdsnämnden.

Köpt sjötrafik*Utfall*

Köpt sjötrafik omfattar kostnaderna för trafikavtal inom Waxholmsbolaget. Kostnaderna uppgår till 78 mkr och visar ingen avvikelse mot periodens budget. Strejken inom skärgårdstrafiken innebar dock lägre kostnader för utebliven trafik vilket motverkas av högre kostnader för etableringsersättning.

Jämfört med föregående år ökar kostnaderna för köpt sjötrafik med 30,0 procent motsvarande 18 mkr. Den höga kostnadsökningen är en följd av en ny avtalskonstruktion som dock är resultatneutral, se vidare under prognos nedan.

Prognos

För helåret prognosticeras kostnaderna för köpt sjötrafik att överstiga budget med 27 mkr motsvarande 9,4 procent.

Avvikelsen är huvudsakligen en konsekvens av en förändrad redovisningsprincip inom avtalskonstruktionen där intäkterna från skärgårdstrafiken särredovisas vilket leder till ökade kostnader. Förändringen är dock resultatneutral för trafiknämnden. Förstärkt trafik bidrar också till ökade kostnader inom sjötrafiken samt högre kostnader för etableringsersättning. Lägre indexkostnader verkar kostnadsminskande.

Övriga kostnader*Utfall*

Övriga kostnader sammanfattar kostnader för personal, drift och underhåll samt övrigt inom trafiknämndens samtliga verksamhetsområden. Periodens kostnader uppgår till 1 005 mkr och understiger budget med 85 mkr.

De lägre kostnaderna hänförs sig till ett flertal olika poster. Det rör sig främst om lägre el- och energipriser inom landtrafiken samt lägre underhållskostnader på grund av att arbeten ej påbörjats i budgeterad omfattning. Sjötrafiken har lägre bränslekostnader på grund av lägre marknadspriser men också som en följd av strejken inom skärgårdstrafiken i april. Andra orsaker till lägre kostnader är att reklam och PR-arbeten inte

utförts i planerad omfattning, lägre kostnader för inhyrda fordon samt vakanser inom trafikförvaltningen.

Inom posten finns också ett antal kostnadshöjande händelser. En del utgifter inom investeringsprojekten har konstaterats vara resultatbelastande, bland annat hyra för Tomtebodadepån samt konsulter inom projekt FordonsPC. Fler orsaker till ökade kostnader är rivning av Hammarbydepån, mobil valideringsutrustning inom busstrafiken, ökade ombudsprovisioner inom biljettförsäljning samt ökade underhållskostnader inom sjötrafiken till följd av nya avtal där underhåll ej ingår. Därtill kommer ökade kostnader för inhyrd personal för att täcka upp för vakanser och frånvaro inom trafikförvaltningen. Inhyrd personal budgeteras ej.

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

Jämfört med föregående år ökar övriga kostnader med 10,3 procent motsvarande 96 mkr. Ökningen härrör främst till rivningskostnader för Hammarbydepån, omklassificering av investeringsutgifter (se ovan under utfall) samt ökade kostnader för försäljning i form av ökade ombudsprovisioner och kostnader för mobil valideringsutrustning inom busstrafiken. Inom trafikförvaltningen har antalet anställda ökat. Även inom underhållsverksamheten återfinns kostnadsökningar bland annat för hiss och rulltrappor samt banunderhåll. Driftavtalen däremot uppvisar lägre kostnader, bland annat till följd av att vissa kostnader numera ingår i trafikavtalen för köpt landtrafik.

Prognos

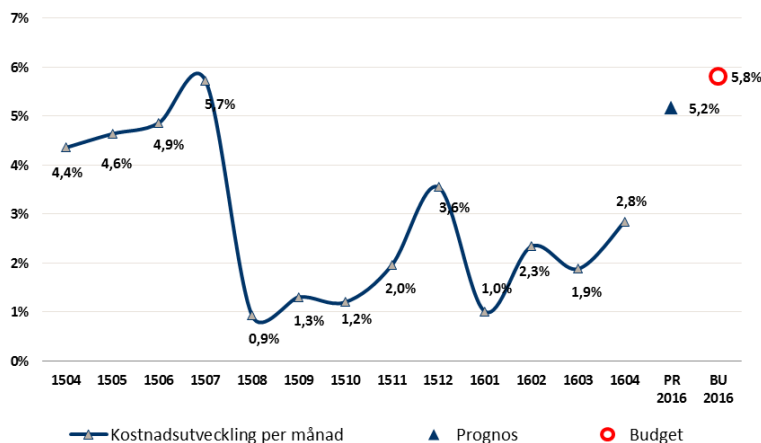
Helårsprognosen för övriga kostnader inom trafiknämnden understiger budget med 2 mkr motsvarande 0,1 procent.

Avvikelsen hänför sig till lägre el- och energipriser inom landtrafiken samt lägre bränslepriser inom sjötrafiken. Underhållsarbeten bedöms ej behöva utföras i budgeterad omfattning. Flera driftavtal inom bland annat buss, infrastruktur och sjötrafik visar på lägre kostnader. Den budgeterade reaförlusten för Mölnviks bussdepå bedömdes vara en avskrivningskostnad, vilket medför minskade kostnader under övrigt. Posten återfinns dock under avskrivningar. Även minskad uthyrning av fordon bidrar till lägre kostnader.

Under övrigt återfinns också flera kostnadshöjande poster. Här återfinns bland annat tidigare nämnda omklassificeringar av investeringsutgifter samt rivningskostnader för Hammarbydepån, mobil valideringsutrustning inom busstrafiken, ökade ombudsprovisioner inom biljettförsäljning samt ökade underhållskostnader inom sjötrafiken till följd av nya avtal där underhåll ej ingår. Därtill kommer ökade kostnader för inhyrd personal för att täcka upp för vakanser och frånvaro inom trafikförvaltningen samt skrotning av lager inom infrastrukturområdet.

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

Diagram. Kostnadsutveckling, ackumulerade från årets början exklusive kapitalkostnader



Kapitalkostnader

Avskrivningar

Utfall

Kostnader för avskrivningar per april uppgår till 880 mkr och överstiger därmed budget med 67 mkr till följd av förändrade avskrivningsplaner avseende bussdepåer, stationer, fordon och retroaktiva avskrivningar avseende infrastruktur, främst Lidingö- och Roslagsbanorna. I jämförelse med föregående år är kostnaderna för perioden 115 mkr högre motsvarande 15,0 procent dels på grund av ändrade avskrivningsplaner dels till följd av nyinvesteringar. Den budgeterade kostnadsutvecklingen på årsbasis är -0,7 procent.

Prognos

Kostnader för avskrivningar förväntas uppgå till 2 635 mkr i prognosen och överstiger därmed budget med 142 mkr. Förutom förändringar beskrivet ovan under utfall baserar sig avskrivningsunderlaget på beräknat utfall för befintliga anläggningstillgångar samt avskrivningar för pågående och tillkommande investeringar.

Finansnetto

Utfall

Finansnettot visar en positiv budgetavvikelse på 43 mkr. 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 drygt 100 mkr bättre än budgeterat.

4.1.3 Avvikelser – periodens utfall

För avvikelser i tabellform, se bilaga 4.

4.1.4 Avvikelser – prognostiserat resultat

För avvikelser i tabellformat, se bilaga 5.

4.1.5 Personal

Tabell. Bemanningarkostnader jämfört med budget och föregående år

Bemanningarkostnader Mkr	Ack utfall 1604	Ack budget 1604	Avvik Utf-Perb	Ack utfall 1504	Föränd %	Progn 2016	Budget 2016	Avvik Pr-Bu	Boksl 2015
Summa personalkostnader	-176	-183	7	-169	4%	-546	-538	-8	-520
varav förändring sem- och löneskula	-8	0	-8	-8	0%	-2	0	-2	0
varav lönekostnad	-116	-118	2	-110	5%	-353	-356	3	-321
varav pensionskostnad	-13	-18	5	-14	-7%	-49	-54	5	-49
Inhyrd personal	-6	0	-6	-13	-7%	-19	-1	-18	-28
Summa bemanningarkostnad	-182	-183	1	-182	0%	-566	-539	-26	-548

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

Utfallet för bemanningarkostnaderna uppgår till 182 mkr jämfört med budgeterat 183 mkr för perioden. Lönekostnaderna understiger budget medan kostnaderna för inhyrd personal överstiger budget till följd av vakansläget. Lägre pensionskostnader redovisas för perioden enligt KPA:s värdering av pensionsskulden.

Jämfört med föregående år har bemanningarkostnaderna totalt sett inte ökat.

Vid årets slut väntas bemanningarkostnaderna överstiga de budgeterade med 26 mkr huvudsakligen på grund av inhyrning av personal under året.

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 84 procent av den prognostiserade investeringsvolymen för perioden. Resterande 16 procent består av ospecificerade investeringar, främst ersättningsinvesteringar.

Tabell. Trafiknämndens investeringar

Investeringar (mkr)	Ack utfall 1604	Prognos 2016	Budget LF 2016	Upparb UTF./PR	Avvik PR-BU	Upparb. PR/BU
Specificerade investeringar	1 307	5 218	5 322	25%	-104	98%
Ospecificerade investeringar	220	972	868	23%	104	112%
Justeringspost						
Trafiknämnden totalt	1 527	6 190	6 190	25%	0	100%
<i>Varav ersättningsinvesteringar</i>	<i>363</i>	<i>1 982</i>	<i>2 243</i>	<i>18%</i>	<i>-261</i>	<i>88%</i>

4.2.1 Utfall och prognos 2016

Investeringsutfallet per april uppgår till 1 527 mkr, vilket motsvarar en uppbyggnadsgrad i förhållande till årets prognos om 25 procent.

4.2.2 Specificerade investeringar

Investeringsbudget 2016 för specificerade investeringar uppgår till 5 322 mkr. Prognosen för året uppgår till 5 218 mkr och understiger årets budget med 104 mkr. I bilaga 7 finns en beskrivning av periodens utfall för de specificerade investeringarna.

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

Tabell. Trafiknämndens specificerade investeringar

Specificerade investeringar TN (mkr)	Ack utfall 1604	Prognos 2016	Budget LF 2016	Upparb UTF./PR	Avvik PR- BU	Upparb PR/BU
10001 Program Roslagsbanans kapacitetsförstärkn.	131	894	819	15%	75	109%
10002 Program Bussdepåer	52	328	699	16%	-371	47%
10004 Program Slussen	63	537	617	12%	-80	87%
10005 Program Röda linjens uppgradering	387	1 118	1 155	35%	-37	97%
10006 Program Citybanan	9	50	72	18%	-22	70%
10007 Program Tvärbana Norr Solnagrenen	41	215	128	19%	87	168%
10008 Program Spårväg City	76	317	334	24%	-17	95%
10012 Program IT med säkerhetsaspekt	16	142	195	11%	-53	73%
10013 Program Spårdepåer	33	192	317	17%	-125	61%
10028 Program Pendeltåg	360	1 522	1 555	24%	-32	98%
10016 Program Kistagrenen	39	162	230	24%	-68	70%
Roslagsbanan till Arlanda	0	1	14	50%	-14	4%
Spårväg Syd	1	1	30	60%	-29	3%
Nya Spårvägsmuseet	0	20	5	1%	15	400%
C20 - uppgradering	10	59	8	17%	51	721%
Biljett - och betalsystem FO	0	0	60		-60	0%
Trafikinformation (Realtidsinformation)	2	5	90	42%	-85	5%
Lågfrekvent underhåll Pendeltåg Stockholmståg	54	280	104	19%	176	269%
Lågfrekvent underhåll Pendeltåg ny trafikoperatör (X60)	0	0	125		-125	0%
Utbyte av hissar och rulltrappor 2015-2019	22	203	250	11%	-47	81%
Övriga projekt	9	183	211	5%	-28	87%
<i>Justeringspost prognos</i>		-1 011	-1 695		684	
Totalt	1 307	5 218	5 322	25%	-104	98%
<i>Varav ersättningsinvesteringar</i>	<i>200</i>	<i>1 351</i>	<i>1 706</i>	<i>15%</i>	<i>-355</i>	<i>79%</i>

10001 Program Roslagsbanans kapacitetsförstärkning

Investeringsbudgeten för året uppgår till 819 mkr. Prognosen för året uppgår till 894 mkr och överstiger årets budget med 75 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på beslut om att senarelägga leveransen av fordon (X15P) och därmed försköts förskottet för dessa från 2015 till 2016.

10002 Program Bussdepåer

Investeringsbudgeten för året uppgår till 699 mkr. Prognosen för året uppgår till 328 mkr och understiger årets budget med 371 mkr. Avvikelsen beror på förskjutning i detaljplan 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 537 mkr och understiger årets budget med 80 mkr. Avvikelsen beror på att en översyn av sommarens planerade arbeten i projekt Saltsjöbanan gjorts vilket lett till att en del av prognos 2016 omfördelats till 2017.

10005 Program Röda linjen

Investeringsbudgeten för året uppgår till 1 155 mkr. Prognosen för året uppgår till 1 118 mkr och understiger årets budget med 37 mkr. Avvikelsen beror på omarbetade betalningsplaner.

10006 Program Citybanan

Investeringsbudgeten för året uppgår till 72 mkr. Prognosen för året uppgår till 50 mkr och understiger årets budget med 22 mkr. Avvikelsen beror på att tester och provning senarelagts till 2017.

10007 Program Tvärbana Norr Solnagrenen

Investeringsbudgeten för året uppgår till 128 mkr. Prognosen för året uppgår till 215 mkr och överstiger årets budget med 87 mkr. Avvikelsen beror på ny leveranstidplan för signalsystemet vilket försköt 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 utebliven 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 142 mkr och understiger årets budget med 53 mkr. Avvikelsen beror dels på tidsförskjutning i LÅS-projektet och dels på en avbruten upphandling för GPS-projektet.

10013 Program Spårdepåer

Investeringsbudgeten för året uppgår till 317 mkr. Prognosen för året uppgår till 192 mkr och understiger årets budget med 125 mkr. Avvikelsen beror dels på att Hammarbydepån har kunnat byggas billigare än beräknat och dels på att projekt Högdalen kunnat sänka sin prognos på grund av lägre anbud.

10028 Program Pendeltåg

Investeringsbudgeten för året uppgår till 1 555 mkr. Prognosen för året uppgår till 1 522 mkr och understiger årets budget med 32 mkr. Avvikelsen beror på att medel för riskhantering och utredningar har flyttats till 2017.

10016 Program Kistagrenen

Investeringsbudgeten för året uppgår till 230 mkr. Prognosen för året uppgår till 162 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.

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 20 mkr och överstiger årets budget med 15 mkr. I slutlig budget 2016 sänktes projektets totala budget till 100 mkr med 5 mkr år 2016. Projektet har efter det undersökt olika alternativ för placering och föreslår nu Nyboda sporthall. Avvikelsen beror på att budgeten omfattar endast framtagande av systemhandling medan prognosen även omfattar projektering av bygghandling.

C20 uppgradering

Investeringsbudgeten för året uppgår till 8 mkr. Prognosen för året uppgår till 59 mkr och överstiger årets budget med 51 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.

Trafikinformation

Investeringsbudgeten för året uppgår till 90 mkr. Prognosen för året uppgår till 5 mkr och understiger årets budget med 85 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 203 mkr och understiger årets budget med 47 mkr. Avvikelsen beror på att budgeten baseras på att projektet genomförs på 5 år medan prognosen avser ett genomförande under 10 år.

4.2.3 Ospecificerade investeringar

Investeringsbudget 2016 för ospecificerade investeringar uppgår till 868 mkr. Prognosen för året uppgår till 972 mkr och överstiger budget med 104 mkr motsvarande underskridande finns bland specificerade investeringar.

Tabell. Trafiknämndens ospecificerade investeringar

Ospecificerade investeringar	Ack utfall 1604	Prognos 2016	Budget LF 2016	Upparb UTF./PR	Avvik PR- BU	Upparb PR/BU
Strategiska investeringar	56	341	331	17%	10	103%
Ersättningsinvesteringar	163	631	537	26%	94	118%
Justeringspost prognos						
Totalt	220	972	868	23%	104	112%

4.3 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 målet 100 procent. 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.

Det pågår en dialog med Skatteverket angående avdrag för ingående mervärdesskatt på uppförandekostnader av depåer. Risken är att AB SL måste återföra gjorda avdrag av ingående skatt och hänföra denna till senare perioder samt eventuellt kostnadsföra del av den ingående skatten. Ett antal åtgärder är vidtagna såsom uppdaterad rutin för ansökan om frivillig skattskyldighet under uppförandeskede. Risken bedöms som medium.

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. Ledningens åtgärder

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

Förutsättningarna 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 har trafiknämnden en budget i balans.

Intern styrning och kontroll

Trafikförvaltningen arbetar strukturerat med att identifiera risker. Dessa redovisas i internkontrollplanen. Den är uppdaterad per april 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 årets första tertial 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 området bana, el och signal (BES). Vidare har ett arbete påbörjats för att förbättra förvaltningens metod för uppföljning av trafikoperatörer, med inriktning på produktionsinformation och avtalade nyckeltal.

Chefen för den nyinrättade gruppen för internkontroll har tillträtt och startat sitt arbete under perioden. Rekrytering av övriga två gruppmedlemmar pågår. 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.

Internrevisionschefen är rekryterad och tillträder i augusti.

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.

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

Internkommunikationen via personliga möten fortgår inom förvaltningen vad gäller bland annat chefsmöten och trappmöten med alla medarbetare. Därutöver har alla medarbetare haft möjlighet att träffa och samtala med förvaltningschefen under ett antal frukostmöten.

Verksamhetsutveckling

I arbetet med att skapa ett integrerat systemstöd för ekonomi- och verksamhetsstyrning har den första modulen införts under perioden, ett beslutsstöd för utfall, budget och prognos. Implementering av modulen för verksamhetsstyrning; ledningsrapportering pågår. Ledningsrapporteringen per tertial 1 kommer till del att genomföras i det nya systemstödet avseende planering och uppföljning av mål och uppdrag. En pilot för hantering av revisionsrekommendationer kommer att testas av trafikavdelningen. Kravfångst är påbörjad för den tredje modulen; investeringar.

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 under tertialet för att underlätta bokslutsarbetet genom bland annat enklare efterlevnadskontroll och dokumentation samt transaktionsavstämningar (matchningar).

En personalstrategisk utredning har startat 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 genomför ett pilotprojekt för införande av kategoristyrtd inköp. Förenklat innebär kategoristyrtd inköp en samordning av ett företags samlade inköpsvolym – volymer 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 under första tertialet publicerat en första version av Förvaltningshandboken som samlar och tillgängliggör befintliga arbetssätt i förvaltningsskedet, 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 och dokumenthantering.

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.

Dialogen med externa parter under perioden har skett bland annat via möte med trafikavdelningens största leverantörer, rundabordssamtal med operatörerna, kommunchefsmöte samt möte med Stockholms stad om gemensamma fastighetsfrågor.

6. Specifika ägardirektiv

Trafiknämnden följer de specifika ägardirektiven.

7. Landstingets finanspolicy

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

8. Nämnd-/styrelsebehandling

Tertialrapporten per april månad behandlas i styrelse och trafiknämnd den 31 maj 2016.

9. Bilagor

- 1 -3 Specifikationer per verksamhet/bolag
- 4 Avvikelser periodens utfall
- 5 Avvikelser prognostiserat resultat
- 6 Utökad analys avseende biljettintäkter i SL-trafiken
- 7 Specificerade investeringar – utfall per april 2016

Separata dokument:

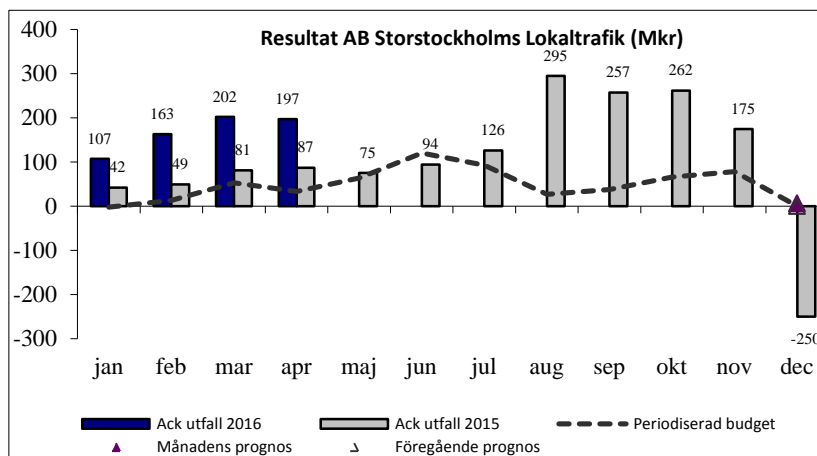
- Trafikinvesteringar
- Mål- och verksamhetstal
- Finansuppföljning per 2016-04-30
- Uppföljning Internkontrollplan, tertial 1 2016

Stockholm 2016-05-20

Caroline Ottosson
Förvaltningschef
Trafikförvaltningen

Håkan Nilsson
Avdelningschef
Trafikförvaltningen

Bilaga 1 - SL-koncernen



Resultaträkning Mkr	Ack utfall 1604	Ack budget 1604	Avvik utf-bu 1604	Ack utfall 1504	Föränd %	Progn 2016	Budget 2016	Avvik pr-bu	Bokslut 2015
Tillskott fr SLL/Landstingsbidrag	2 784	2 784	0	2 574	8,2%	8 352	8 352	0	7 721
Biljettintäkter/resenärsintäkter	2 418	2 355	63	2 317	4,4%	7 161	7 100	61	7 027
Uthyrning fordon	442	452	-10	450	-1,8%	1 358	1 371	-13	1 333
Uthyrning lokaler	193	228	-35	182	6,0%	639	682	-43	575
Reklam	79	77	2	79	0,0%	235	230	5	249
Övriga intäkter	270	270	0	255	5,9%	824	792	32	877
Verksamhetens intäkter	6 185	6 165	20	5 856	5,6%	18 569	18 526	43	17 782
Personalkostnader	2	-2	4	-1	-300,0%	-3	-6	3	-28
Köpt trafik	-4 007	-4 096	89	-3 979	0,7%	-12 357	-12 317	-40	-11 905
Drift och underhåll	-504	-608	104	-479	5,2%	-1 722	-1 794	72	-1 320
Övriga kostnader	-456	-430	-26	-385	18,4%	-1 400	-1 371	-29	-1 709
Verksamhetens kostnader	-4 965	-5 137	172	-4 844	2,5%	-15 482	-15 488	6	-14 962
Avskrivningar	-861	-792	-69	-749	15,0%	-2 574	-2 430	-144	-2 459
Finansnetto	-162	-204	42	-176	-8,0%	-508	-609	101	-611
Resultat	197	33	164	87		6	0	6	-250

Inklusive verksamhetsinterna intäkter och kostnader.

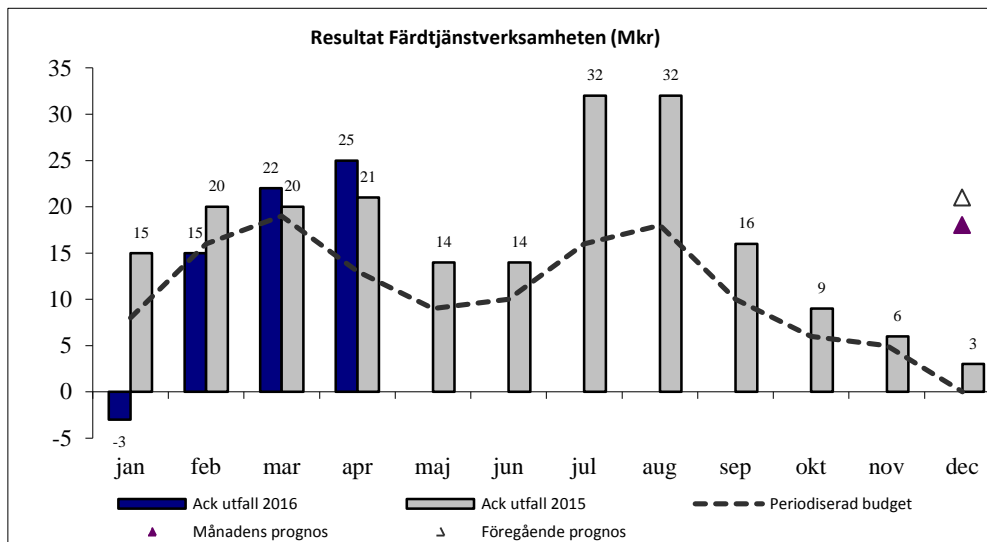
SL-koncernen köper personella resurser från trafikförvaltningen, vilket redovisas och prognostiseras under övriga kostnader i tabellen ovan.

Produktionsredovisning	Ack utfall 1604	Ack utfall 1504	Föränd %	Period Budget	Avvik %	Prognos 2016	Budget 2016	Avvik %	Bokslut 2015
Allmän kollektivtrafik på land, tusental:									
Genomsnitt påstigande en vintervardag*	2 846	2 767	2,9%	-	-	2 920	2 920	0,0%	2 841
Genomsnitt påstigande en vardag	2 846	2 767	2,9%	-	-	2 700	2 700	0,0%	2 651
Antal sittplatskilometer, miljoner	6 100	6 204	-1,7%	-	-	18 200	17 990	1,2%	18 312

* Prognos och budget avser vintervardagar dvs tertial 1 och 3.

Investeringar AB SL, Mkr	Ack utfall 1604	Prognos 2016	Budget LF 2016	Upparb UTF./PR	Avvik PR-BU	Upparb. PR/BU
Specificerade investeringar	1 307	5 198	5 317	25%	-119	98%
Ospecificerade investeringar	243	840	733	29%	107	115%
AB SL Justeringspost						
AB SL Totalt	1 549	6 038	6 050	26%	-12	100%
Varv ersättningsinvesteringar	368	1 876	2 155	20%	-279	87%

Bilaga 2 - Färdtjänstverksamheten



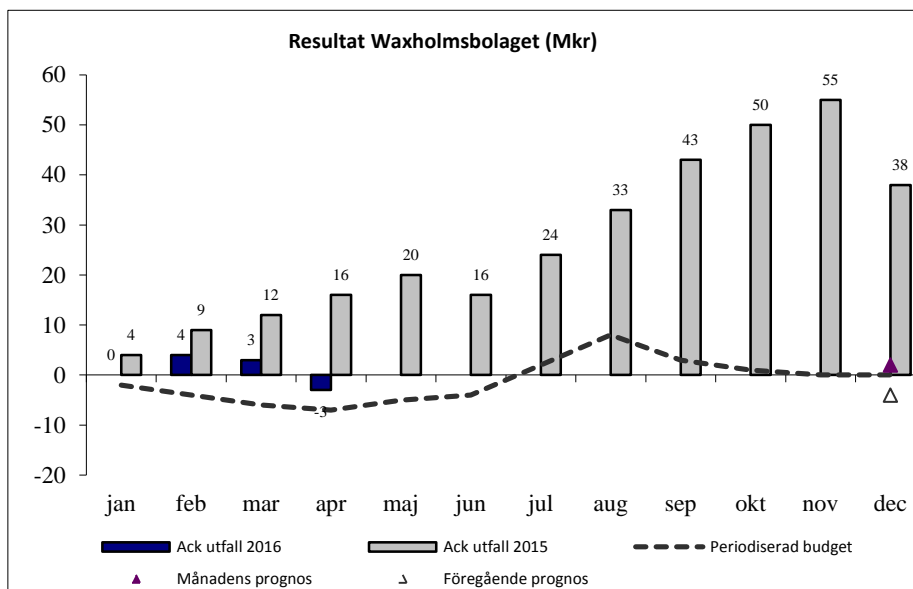
Resultaträkning Mkr	Ack utfall 1604	Ack budget 1604	Avvik utf-bu 1604	Ack utfall 1504	Föränd %	Progn 2016	Budget 2016	Avvik pr-bu	Boksl 2015
Tillskott fr SLL/Landstingsbidrag	310	310	0	296	4,7%	931	931	0	888
Resenärsavgifter	61	61	0	59	3,4%	181	180	1	181
Från HSN för sjukresor	84	82	2	82	2,4%	237	246	-9	248
Övriga intäkter	4	4	0	4	0,0%	12	12	0	11
Verksamhetens intäkter	459	457	2	441	4,1%	1 361	1 369	-8	1 328
Köpt färdtjänsttrafik	-324	-334	10	-315	2,9%	-1 026	-1 044	18	-1 004
Sjukresor	-96	-95	-1	-94	2,1%	-270	-279	9	-277
Tjänsteresor	-3	-3	0	-3	0,0%	-9	-9	0	-9
Övriga kostnader	-10	-13	3	-8	25,0%	-36	-38	2	-35
Verksamhetens kostnader	-433	-444	11	-420	3,1%	-1 341	-1 369	28	-1 325
Avskrivningar	0	0	0	0	0,0%	-2	0	-2	0
Finansnetto	0	0	0	0	0,0%	0	0	0	0
Resultat	25	13	13	21		18	0	18	3

Inklusive verksamhetsinterna intäkter och kostnader.

Produktionsredovisning	Ack utfall 1604	Ack utfall 1504	Föränd %	Period Budget	Avvik %	Prognos 2016	Budget 2016	Avvik %	Bokslut 2015
Särskild kollektivtrafik:									
Antal resenärer/tillstånd per perioden	69 049	68 814	0,3%	69 000	0,1%	69 500	69 000	0,7%	69 667
Totalt antal resor, tusental *	1 427	1 369	4,2%	1 381	3,3%	4 145	4 130	0,4%	4 114

* Innefattar färdtjänstresor, sjuk- och tjänsteresor

Bilaga 3 - Waxholmsbolaget



Resultaträkning Mkr	Ack utfall 1604	Ack budget 1604	Avvik utf-bu 1604	Ack utfall 1504	Föränd %	Progn 2016	Budget 2016	Avvik pr-bu	Boksl 2015
Tillskott fr SLL/Landstingsbidrag	105	105	0	103	1,9%	316	316	0	308
Biljettintäkter/resenärsintäkter	7	7	0	8	-12,5%	78	67	11	77
Övriga intäkter	8	8	0	9	-11,1%	89	59	30	70
Verksamhetens intäkter	121	120	1	120	0,8%	484	443	41	454
Personalkostnader	-1	0	-1	-2	-50,0%	0	0	0	-4
Köpt trafik	-79	-79	0	-61	29,1%	-316	-290	-26	-286
Drift och underhåll	-16	-18	2	-14	15,0%	-74	-64	-10	-47
Övriga kostnader	-11	-12	1	-10	10,0%	-37	-34	-3	-29
Verksamhetens kostnader	-106	-109	3	-87	21,6%	-427	-388	-39	-366
Avskrivningar	-16	-16	0	-14	14,3%	-51	-49	-2	-44
Finansnetto	-1	-2	1	-2	-50,0%	-4	-5	1	-6
Resultat	-3	-7	4	16		2	0	2	38

Inklusive verksamhetsinterna intäkter och kostnader.

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

Produktionsredovisning	Ack utfall 1604	Ack utfall 1504	Föränd %	Period Budget	Avvik %	Prognos 2016	Budget 2016	Avvik %	Bokslut 2015
Kollektivtrafik på vatten:									
Passagerare tusental	729	751	-2,9%	501	45,5%	4 659	4 218	10,5%	4 570
- varav skärgårdstrafik	205	231	-11,3%	174	17,9%	1 733	1 733	0,0%	1 659
- varav pendelbåtstrafik*	525	520	0,9%	328	60,1%	2 926	2 485	17,7%	2 911

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

Investeringar WÅAB, Mkr	Ack utfall 1604	Prognos 2016	Budget LF 2016	Upparb UTF/PR	Avvik PR-BU	Upparb. PR/BU
Strategiska investeringar	0	43	43	0%	0	100%
Ersättningsinvesteringar	0	83	83	0%	0	100%
WÅAB totalt	0	126	126	0%	0	100%

Bilaga 4 - Avvikelser – periodens utfall

Resultatet för trafiknämnden uppgår till 231 mkr per mars att jämföra med ett budgeterat resultat på 39 mkr, en avvikelse med 192 mkr.

Orsak avvikelse jämfört med budget, mkr textkommentar	Intäkt Avvik Utf-Bu	Kostnad Avvik Utf-Bu	Resultat Avvik Utf-Bu
	1604	1604	1604
Biljettintäkter/resenärsintäkter			
SL: Högre resandeökning och priseffekter. Resultatförbättring för de flesta biljettyperna.	50		50
Övriga intäkter			
SL: Huvudsakligen resultatneutrala poster såsom uthyrning av fordon, vidareförsäljningar av bränsle, drivström, lager mm. Lägre hyresintäkter pga senare inflytt i depåer än som planerats (Ulvsunda). Högre intäkter från servitut, fastighetsförsäljning, näringsbidrag, reklam och kontrollavgifter. Ftj: Högre ersättn från HSN pga fler sjukresor.	-32		-32
Köpt landtrafik			
Lägre kostnader till följd av effektiviseringar inom avtalen. Lägre kostnader för ersättningsbussar inom pendeltågstrafiken. Högre indexkostnader inom buss och tunnelbana. Högre kostnader för incitament till entreprenörer till följd av ökad kvalitet.		95	95
Köpt färdtjänsttrafik inkl sjukresor			
Lägre kostnader för färdtjänsttrafiken till följd av effektivare avtal. Högre antal färdtjänst- och sjukresor bidrar till högre kostnader. Förändrad avräkningsprincip för SL-kort till färdtjänstresenärer bidrar till lägre utfall under årets gång.		18	18
Köpt sjötrafik			
Lägre kostnader för ej utförd trafik till följd av strejk. Högre kostnader för etableringsersättning.		0	0
Övriga kostnader			
Lägre el och energipriser inom SL-trafiken. Lägre utfall för underhåll inom SL-trafiken än budgeterat för perioden. Vakanser inom trafikförvaltningen bidrar till lägre personalkostnader. Lägre kostnader för underhåll av vissa IT-system. Lägre bränslekostnader inom sjötrafiken. Lägre utfall för perioden avseende Reklam och PR. Rivningskostnader för Hammarbydepån. Omklassificering av investeringsutgifter för hyra Tomteboda samt FordonsPC.		87	87
Kapitalkostnader			
SL: Lägre marknadsrättor påverkar leasing- och lånekostnader. Högre avskrivningskostnader huvudsakligen till följd av ändrade avskrivningsplaner avseende bussdepå, stationer, fordon mm.		-24	-24
Summa avvikelse	17	176	192

Bilaga 5 - Avvikelser – prognostiserat resultat

Prognosen för resultatet uppgår fortsatt till 0 mkr och ligger på samma nivå som budget.

Orsak avvikelse jämfört med budget, mkr textkommentar	Intäkt Avvik PR-BU	Kostnad Avvik PR-BU	Resultat Avvik PR-BU
Biljettintäkter/resenärsintäkter			
SL: Högre resandeökning och priseffekter. WÅAB: Ökad intäkt pga ändrad redovisning i samband med ny biljetthantering, påverkar även kostn Köpt trafik.	73		73
Övriga intäkter			
SL: Huvudsakligen resultatneutrala poster. Lägre hyresintäkter pga senare inflytt i depå än som planerats (Ulvsunda). Högre intäkter från näringsbidrag, reklam, servitut mm. Ftj: Minskade intäkter från HSN för sjukresor (färre taxiresor) motverkas av lägre kostnader för sjukresor. WÅAB: Vidareförsäljning av bränsle.	-1		-1
Köpt landtrafik			
Högre indexkostnader fg år (buss) och innevarande år (tunnelbana). Högre kostnader för incitament till entreprenörer. Effektivare avtal och effektiviseringar ger lägre kostnader. Lägre kostnader för hamntrafiken pga Solna-Årstalinen utgår.		-34	-34
Köpt färdtjänsttrafik inkl sjukresor			
Minskade kostnader inom färdtjänsten pga effektivare avtal. Högre antal färdtjänst- och sjukresor bidrar till ökade kostnader. Kostnaderna för sjukresor ersätts av HSN.		26	26
Köpt sjötrafik			
Nya avtal med förändrad redovisningsprincip innebär bruttoredovisning av resenärsintäkter och ger ökade kostnader som följd. Förändringen är resultatneutral för trafiknämnden		-27	-27
Övriga kostnader			
Lägre el och energipriser inom SL-trafiken. Lägre bränslepriser inom sjötrafiken. Planerat underhåll för buss och tunnelbana blir lägre än budgeterat. Minskade kostnader till följd av utebliven utrangering av Mölnvikdepån - höjd avskrivningstakt istället. Ökade kostnader till följd av omklassificering av investeringsutgifter (hyra för Tomtebodadepån under byggtiden och projekt fordonsPC). Högre kostnader för underhåll inom sjötrafiken till följd av nya avtal. Ökade försäljningskostnader (ombudsprovisioner och mobil valideringsutrustning Buss).		4	4
Kapitalkostnader			
Högre kostnader för avskrivningar SL kopplat till förändrade avskrivningstider avseende bussdepå, stationer, fordon mm. Lägre marknadsröntor påverkar leasing- och lånekostnader.		-41	-41
Summa avvikelse	72	-72	0

Bilaga 6 - Utökad analys avseende biljettintäkter i SL-trafiken

Utveckling biljettintäkter

Biljettintäkterna för första tertialet överstiger budget med 63 mkr (+2,7 procent). Det kan jämföras med senaste helårsprognos på +61 mkr mot budget.

Av avvikelsen är +31 mkr hänförligt till ett högre resande än förväntat, drivet av befolkningsförändring och väder (volym). En positiv effekt på +28 mkr uppkommer genom förändrad pris- och biljettmix (pris), där budgeten tog höjd för en större ökning av biljetter till rabatterat pris än vad som varit fallet hittills i år. För periodbiljetter är också intäkten per validering högre, med positiv prisseffekt som följd. En försämrad valideringsgrad (effektivitet) bidrar negativt till jämförelsen.

Jämfört med motsvarande period föregående år är ökningen 101 mkr, motsvarande 4,4 procent.

Analys utfall mot budget

Den positiva utvecklingen mot budget märks inom de flesta biljettslag.

Av de totala intäkterna utgörs 73 procent av olika former av periodbiljetter. Tillsammans står dessa för en ökning mot budget på +46 mkr (+2,7 procent). Enstaka biljetter inklusive reskassa, har en något högre procentuell ökning mot budget, +19 mkr (+3,3 procent).

Bland *långa periodbiljetter* överträffar 30-dagarsbiljetter budget med +43 mkr (+3,2 procent). Intäkter från *årsbiljetter* bidrar med +4 mkr (+4,2 procent) till jämförelsen. Liksom förra året är en stor del av avvikelsen försäljning av biljetter till företag men även intäkter från direktförsäljning till privatpersoner ökar. Den så kallade tertialbiljetten som såldes till landstingsanställda har utgått vilket troligtvis innebär en överströmning till andra långa periodbiljetter.

Intäkterna från *korta periodbiljetter* (24-, 72-timmars samt 7-dagarsbiljetter) överträffar budget med +6 mkr (+8,4 procent). Dessa biljetter köps till stor del av tillfälliga besökare. Enligt Tillväxtverket/SCB ökade antalet hotellnätter i Stockholms län under första kvartalet 2016 med cirka 4 procent jämfört med samma period i fjol. 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. Den totala intäkten kan antas vara oförändrad men redovisas genom förändringen som olika biljettslag i utfall och budget. Förändringen var känd men har haft större effekt än budgeterat.

Biljettintäkter från *Reskassa* överträffar budget med 16 mkr (+3,3 procent). Möjligheten att automatiskt föra över pengar till kortet då saldot nått en viss nivå (automatisk påfyllning) utnyttjas av allt fler resenärer.

Zonbiljetter inklusive mobila biljetter avviker positivt med +4 mkr (+3,3 procent), där de mobila biljetterna sålda i app står för ökningen mot budget.

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

Förklaringsposter helår, mkr	Mot budget	Mot 2015
Volym (resande)	31	78
Pris (biljettpris, sortiment, val av biljettyp)	28	28
Effektivitet (intäktsäkring)	-6	-5
Övrigt	10	0
Summa förklaringsposter	63	101

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 +31 mkr. I huvudsak förklaras volymavvikelsen av resandeökning till följd av befolkningsförändring men även andra parametrar påverkar. Vädret bedöms ha haft en positiv effekt på jämförelsen mot budget. De inledande månaderna gav sammantaget en negativ effekt på resandet. April månad bjöd dock på ostadigt väder med såväl regnskurar som snöbyar. Många som annars hade valt att cykla valde troligtvis att resa kollektivt istället.

Resande, mätt som antal påstigande per snittvardag, visar i genomsnitt en högre ökning mot föregående år än budget. Ökningen är 2,9 procent mot budgeterade 1,7 procent. Viss precisionsnedsättning finns i statistiken och det finns ingen direkt koppling till motsvarande intäktsförändring. Intäkterna påverkas till exempel även av resenärernas val av biljettyp och antal omstigningar.

Biljettintäkter från skol-, termin- och fritidsbiljetter är -1 mkr lägre än budget medan intäkter från resor till och från Arlanda följer budget.

Pris

Priseffekten uppgår till +28 mkr jämfört med budget.

Under de senaste åren har en negativ mixeffekt uppkommit, då andelen biljetter till rabatterat pris (student- och reducerade biljetter), har ökat. Denna effekt har under 2015 och inledningen av 2016 stannat av och utgör under tertialet en positiv avvikelse mot budget.

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 som görs, det vill säga valideringar som inte leder till någon ytterligare intäkt.

Enstaka biljetter, för vilka intäkten är något högre per resa, står för en något större andel än budget vilket även bidrar positivt till avvikelsen.

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

Effektivitet

Effekten av en försämrad valideringsgrad skattas till -5 mkr.

Valideringsgraden för lokalbana har förbättrats något medan den har försämrats för buss.

En positiv effekt uppkommer genom minskat fusk till följd av utökade kontroller. Effekten inkluderas i form av volymökning men även som prisseffekt i de fall resenärer som felaktigt köpt biljett till reducerat pris byter till helt pris.

Arbetet med att förbättra valideringsgraden pågår ständigt. Det handlar såväl om åtgärder för att stävja fusk, som trafikavtal som styr mot intäktssäkring (VBP-avtal) och åtgärder för att avhjälpa brister i till exempel validerings- och försäljningsutrustning. Intäktsbortfall från fusk och svinn skattas för 2015 till 3,7 procent, motsvarande 312 mkr. Främsta orsaken till fusk är att resenärer reser på någon form av rabatterad biljett, trots att de inte är berättigade till det. I andra hand kommer avsaknad av biljett.

Även under 2016 har SL beställt extra biljettkontroller av leverantören ISS. Kontrollerna görs framförallt i områden med mycket fusk. En större andel kontroller genomförs också ombord på t-bana och pendeltåg istället för i spärrlinjen. Utökad antal kontrollanter i trafiken har medfört fler utställda tilläggsavgifter. Ökad närvaro av kontrollanter i trafiken har också visat sig minska fuskets omfattning.

Undersökningar visar att fusk med mobila biljetter (SMS och app) är betydande. Flera åtgärder har vidtagits och ytterligare planeras. Under 2014-2015 installerades optiska läsare för mobila biljetter i tunnelbana och pendeltåg. I slutet förra året startades en pilot för validering av mobila biljetter med hjälp av en handhållen optisk läsare i bussarna. Denna slog väl ut och installation på samtliga bussar pågår. Trafiknämnden har även fattat beslut om att införa fast installerad utrustning för att validera mobila biljetter i hela trafiken, vilket planeras att ske under 2017. Biljetter i app går i maj över till så kallad QR-kod vilket ytterligare försvårar fusk.

I syfte att hitta en alternativ valideringsmetod för lokalbanorna genomförs en pilot med valideringsstolpar på Tvärbanan och Nockebybanan. Detta innebär att resenärerna skall ha giltig biljett innan de kliver ombord. Installation av stolpar har påbörjats och beräknas vara klar i juni 2016. I samband med att dessa börjar användas utökas även kontrollerna för att säkerställa att resenärerna har giltig biljett. Slår piloten väl ut kommer detta att införas på fler lokalbanor.

Övrigt

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

Vid utgången av april 2016 uppgick den totala skulden till resenärerna för reskassa till 327 mkr (laddning minus resande på reskassa). Ökningen sker i jämn takt mellan månaderna.

Analys mot föregående år

Volym

I huvudsak förklaras volymavvikelsen av en generell resandeökning till följd av befolkningsförändring. Antal påstigande ökar med cirka 2,9 procent mellan åren. Bidragande är även det faktum att 2016 innehåller en dag mer än 2015 då det är skottår. Vädereffekten bedöms ha en bidragande positiv effekt.

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 påverkar också.

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 och den 7 januari 2016 höjdes priset på kontantbiljett köpt i spärr och av konduktör. Utöver det har inga prisförändringar gjorts jämfört med motsvarande period föregående år.

Effektivitet

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

Valideringsgraden för lokalbana har förbättrats något mellan åren, samtidigt märks en liten nedgång för buss. Avtal med VBP-lösning har en högre valideringsgrad än i övriga avtal.

En pilot med valideringsstolpar på Tvärbanan och Nockebybanan påbörjas under sommaren. När det gäller validering av sms-biljetter på buss pågår installation av mobil 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.

Försäljningen av separat sålda passagebiljetter på Arlanda har minskat mellan åren. De totala intäkterna för biljetter som inkluderar Arlandatillägg har dock ökat något mellan åren.

Bilaga 7 - Specificerade investeringar – utfall per april 2016

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

Program Roslagsbanans kapacitetsförstärkning

Utfallet för perioden är 131 mkr och består främst av:

- Dubbelspårsutbyggnad, 70 mkr:
 - Slutfört arbetet på Stockholms Östra.
 - Projektering av dubbelspår i Roslags Näsby-Tibble, Tibble-Visinge, Ormsta, Molnby, Lindholmen och Högernäs - Ullna Kvarnväg inklusive säkerhetshöjande åtgärder.
 - Lokala bulleråtgärder längs dubbel- och enkelspårsträckor.
- Upprustning av nya fordon, 26 mkr:
 - De sista vagnarna (X10p) upprustade, levererade och drifttagna.
- Upphandling nya fordon, 8 mkr:
 - Genomfört utvärdering av anbuderna för de nya fordonen (X15p).
- Depå, 27 mkr:
 - Systemprojektering av Molnbydepån samt åtgärder i Mörbydepån

Program Bussdepåer

Utfallet för perioden är 52 mkr och består främst av:

- Charlottendalsdepån:
 - Utbetalningar enligt lyftplan till Skanska
 - Besiktningsorganisation för färdigställande av depån.
- Fredriksdalsdepån:
 - Utbetalningar enligt lyftplan till Skanska.
 - Framtagande av bygghandlingar för fordonsgasprojekt samt upphandling av entreprenadarbeten.

Program Slussen inklusive Tvärbana till Sickla

Utfallet för perioden är 63 mkr och består främst av:

- Saltsjöbanan, 36 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
- Tvärbana till Sickla, 10 mkr:

- Mark och Anläggningsarbeten
- Projektering
- Besiktningar
- Trafikomläggningar
- Söderströmsbron 12 mkr:
 - Förberedande arbeten
 - Materialinköp
 - Projektering
 - Besiktningar

Program Röda linjens uppgradering

Utfallet för perioden är 387 mkr och består främst av:

- Norsborgsdepån, 96 mkr:
 - Utbetalningar enligt plan till Skanska och NCC.
- Nya tunnelbanevagnar C30, 142 mkr
- MER – Signal/Trafiksäkerhetssystem, 67 mkr
- UTO - Helautomatisk drift, 2 mkr
- IT - projekt med uppgift att garantera IT som helhetslösning, 6 mkr
- Ombyggnation av Hammarbydepån, 48 mkr:
 - Avtalade utbetalningar avseende entreprenaden i Hammarbydepån
 - Leverans av lyftare till Hammarby.
- Upprustning av stationerna Hallunda & Norsborg, 11 mkr:
 - fastighetsentreprenad och hiss/rullrappor

Program Citybanan

Utfallet för perioden är 9 mkr och består främst av:

- Övergripande IT, 7 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, 1 mkr:
 - Test och provdrift av anläggningens system i fabriks- och kommersiell miljö.

Program Tvärbana Norr Solnagrenen

Utfallet för perioden är 41 mkr och består främst av:

- Signalsystem, 36 mkr
 - Projektledning
 - Entreprenadarbeten
 - Externa utredningar
- Spårvagnar, 4 mkr:
 - Projektledning

- IT/kommunikationssystem
- Utredningar

Program Spårväg City

Utfallet för perioden är 76 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
- Projektering av utbyggnation spårväg Hamngatan – T-centralen

Program IT med Säkerhetsaspekt

Utfallet för perioden är 16 mkr och består främst av:

- Projekt SL Låssystem, 14 mkr:
 - Kartläggning dörrar/portar för installation
 - Dörrbyten (asbest)
 - Provinstallationer Läspunkter Nybodadepån
 - Installation Liljeholmen
 - Fortsatt utveckling Behörighetssystem Betsy
 - Processutveckling Behörighetssystem

Program Spårdepåer

Utfallet för perioden är 33 mkr och består främst av:

- Tillbyggnad inom spårdepå Högdalen etapp 1, 9 mkr:
 - Generalentreprenad 1
 - Förberedande markarbeten
 - Laggning av VA
 - Förberedande elarbeten 400/750 V
 - Projektering
- Ny banunderhållsdepå i Hammarby, 23 mkr:
 - Entreprenad E5
 - Projektering

Program Pendeltåg

Utfallet för perioden är 360 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 39 mkr och består främst av:

- Bro Bromma Blocks, 6 mkr
- Rådighet, 5 mkr:
 - Arbete med detaljplan
 - Markåtkomst
- Systemhandling för bana och depå, 17 mkr
- Utredning, planering, analys, design och teknik, samt arbete med SMAK (Säkerhet, Miljö, Arbetsmiljö, Kvalitet), 11 mkr

C20 Uppgradering

Utfallet för perioden är 10 mkr och består främst av:

- Produktion delprojekt underhåll, 4 mkr:
 - Förberedande arbeten för Motorkablage, Övergångsbrygga, Värme & Ventilation samt Huvudsäkring
 - 50 stycken utbytta Boggi (vridbart underrede på vagn)
- Produktion delprojekt uppgradering, 4 mkr:
 - Upphandlingsfas, arbete med förfrågningsunderlag

TB Kanalisation 750 V

Utfallet för perioden är 7 mkr och består främst av:

- Produktion på 4 etapper: Bagarmossen – Skarpnäck, Liljeholmen – Midsommarkransen, Skanstull – Gullmarsplan och Blackeberg – Räcksta

Trafikförvaltningen internkontrollplan 2016 - uppföljning per 2016-04-30

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

Version SLUTLIG Omfattar TF, AB SL samt WÅAB

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

Risk nr	Riskkategori	Risk	Vision / övergripande mål för verksamheten	Utvecklingsmål enligt strategisk karta	Beskrivning	Värdering			Kommentar	Förslag till: rutiner, kontrollmoment, förebyggande åtgärder, avvärjande åtgärder	Konkretisering av åtgärdsförslagen - aktiviteter för att hantera riskerna (vid flera aktiviteter ange a, b, c osv)	Ange datum när aktiviteterna beräknas vara klara (vid flera aktiviteter ange a, b, c osv)	Ny värdering med hänsyn till pågående eller utförd riskhantering			
						Effekt	Sannolikhet	Värde (effekt * sannolikhet)					Grön Gul Röd	Effekt	Sannolikhet	Värde effekt * sannolikhet
1. Förtroende																
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	5	4	4,47	SU leder men övriga avdelningar deltar, i synnerhet TA, PU och LSKom. På det operativa planet deltar även TF:s leverantörer.	FC-uppdrag enligt verksamhetsplan 2016 avseende kommunal samverkan (SU)	KNI (kommunöjdetsindex) från 2016 visar på sjunkande resultat för första gången trots genomförda kommunikativa åtgärder i form av a) etablerande av mötesforum, en genomförd kommunchefdagen, utökad antal politiska dialoger samt ett infopak. Ytterligare åtgärder: b) En planeringskonferens som leds av Team Planering förstärkt med samhällsplanerare från SU med syfte att identifiera problemställningar och föreslå åtgärder inom områdena trafik, framkomlighet och samhällsbyggnad med fokus på kommunkontakter. c) Kompletterande åtgärdslista utifrån KNI ska tas fram	a) löpande process som utvärderas varannat år (KNI) b) juni 2016 c) åtgärdsförslag framme Q3 2016	a) Grön (pågår löpande) b) Gul (planeras) c) Gul (planeras)	5	4	4,47
A 69	2. Förtroenderisk	Bristande omvärlds-/mediabevakning	Attraktiva resor	Effektiv styrning	Omvärldshändelser som påverkar trafikförvaltningen blir stora i media utan att trafikförvaltningen hinna reagera i rätt tid	5	4	4,47	Kommunikationssektionen bevakar omvärlden och identifierar mediala nyckelfrågor, formulerar talpunkter och utser talespersoner. Sektionen hanterar även de löpande mediala kontakterna.	FC-uppdrag enligt verksamhetsplan 2016 avseende förstärkning av Kommunikationssektionens förutsättningar (LS)	a. Ökad bemanning på Kommsek, b. utvecklade rutiner för löpande omvärldsbevakning, c. utvecklade rutiner för intern bevakning och planering, d. ny modell för mätning av förtroende	a. flera strategiska rekryteringar genomförda, arbetet avslutat troligen 30/6, b. ny rutin under utarbetande, på plats 15/6, c. se ovan, 4. se ovan	den samlade bedömningen av status oförändrad, kommer inte att ändras förrän aktiviteterna är genomförda och initialt bedömda.	5	4	4,47
182	11. Personalrelaterade risker	Lågt anseende för TF på marknaden för nyckelkompetens	Hållbar tillväxt och utveckling	Attraktiv arbetsgivare	Bristande attraktionskraft.	3	4	3,46	Personalstrategisk utredning som innefattar även detta ska genomföras.	FC-uppdrag enligt verksamhetsplan 2016 avseende Kompetensförsörjningsprocessen (HR)	a) Enhetliga rekryteringsannonser utifrån standardmall b) Profilering och karriärsida på LinkedIn med "följ oss-kampanj" för att öka antalet följare.	a) Rekryteringsansömsmall klart senast 31 maj 2016. b) Kampanj maj juni 2016		3	4	3,46
39	2. Förtroenderisk	Icke ändamålsenlig intern styrning och kontroll inom teknisk fastighetsförvaltning	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	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 ekonomiuppföljningsmöten på individnivå, ekonomigranskningsrutiner, målstyrning med styrkort, leverantörsrevisioner, stickprovskontroller etc (TA) Nyckelkontroller har införts (VE) Inom projekt fastighetsutredningen (SU) ingår a) delprojekt organisation som skall rendera i möjliga förslag till framtida organisering av fastighetsfrågor 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	Många insatser pågår men det kommer att krävas tid innan alla åtgärder får effekt.	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 föreställa oss	6	2	3,46	Visar på behovet av att förbereda sig år att ha väl fungerande processer och i synnerhet krishanteringsförmåga	FC-uppdrag i verksamhetsplan 2016 avseende leda och förvalta säkerhet (LS)	a) Kunskaphöjning för TFFTG och entreprenörernas säkerhetschefer om antagonistiska hot. b) Risk och sårbarhetsanalys antagonistiska hot planeras. c) Säkerhetskydds-organisation planeras. d) Krisövningar på temat	a) 30 mars resp. 6 april 2016. b) 2016/2017 c) 2016/2017 d) Hösten 2016	a) Klart. B) Ej påbörjad. C) Ej påbörjad. D) Planeras under hösten 2016.	6	2	3,46
2. Styrning och uppföljning (intern/extern)																
74	3. Strategiska risker	Historiska vägval visar sig efter hand ha varit felaktiga vilket medför negativa konsekvenser avseende Lex. affärsmodell, teknik, bränsletyp och investeringar i obeprövad teknik	Effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan	Kompetent strateg	Risken innebär bristande kontroll- och styrformåga, ökade kostnader, förlorat förtroende. Bakomliggande orsak kan vara bristande förstudier men även oklara roller och ansvar eller för långt gående delegation utan adekvat uppföljning.	5	4	4,47	Förstudier bedrivs numera i enlighet med landstingets investeringsstrategi och TF:s studiehandbok. Gällande eskaleringsrutiner bör ytterligare tydliggöras i organisationen. Vidare fortsätter arbetet med TF:s kompetensförsörjning som även har bäring på resursituationen. Deltagande behövs i tidiga skeden.	FC-uppdrag enligt verksamhetsplan 2016 avseende samtliga pågående och planerade förstudier (SU) samt uppdatering och implementering av TF:s arbetsordning (LS) liksom kompetensförsörjningsprocessen (HR), 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) Analys och upplägg av nya affärer följer upprättade affärsriktlinjer d) Utveckla samt införa kravprocess och metod e) Uppdraget personalstrategisk utredning gör ett omtag. En ny projektbeställning skall tas fram.	a) from 2015 b) SU lg konferens 17-18/3 c) from 2015 d) Q3 2016 e) projektbeställning skall vara klar i maj 2016	a) Grön (infört) b) Grön (genomförd) c) Grön (införd) d) Gul (Försevad) e) Gul (Omtag)	5	3	3,87

Trafikförvaltningen internkontrollplan 2016 - uppföljning per 2016-04-30

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

Version SLUTLIG Omfattar TF, AB SL samt WÅAB

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

Risk nr	Riskkategori	Risk	Vision / övergripande mål för verksamheten	Utvecklingsmål enligt strategisk karta	Beskrivning	Värdering			Kommentar	Förslag till: rutiner, kontrollmoment, förebyggande åtgärder, avvärjande åtgärder	Konkretisering av åtgärdsförslagen - aktiviteter för att hantera riskerna (vid flera aktiviteter ange a, b, c osv)	Ange datum när aktiviteterna beräknas vara klara (vid flera aktiviteter ange a, b, c osv)	Ny värdering med hänsyn till pågående eller utförd riskhantering			
						Effekt	Sannolikhet	Värde (effekt * sannolikhet)					Grön Gul Röd	Effekt	Sannolikhet	Värde effekt * sannolikhet
46	4. Operativa risker	Bristande projektstyrning	Attraktiva resor	Kompetent projektgenomförare	Bristande leveranser avseende projekt med avseende på tid, ekonomi eller kvalitet	5	4	4,47	Fortsatt arbete med projektstyrning enligt projekt- och programhandboken	FC-uppdrag enligt verksamhetsplan 2016 avseende projektstyrning (PU) Kvalitetsaspekten måste betonas.	<p>a Kommunicera TF/PU:s mål</p> <p>1 Avdelningskonferenser</p> <p>2 Avdelningsmöten</p> <p>3 Projektleddagar</p> <p>b Utveckla ekonomistyrningen</p> <p>c Effektivisera styrgruppsarbetet</p> <p>d Utveckla resurshanteringen i projekt</p> <p>1 Identifiera PU:s uppdrag, vilka projekt vi ska leda och vad som ligger i plan. Så att vi kan bemanna på PU rätt sätt.</p> <p>2 Följ upp att alla projekt har resursplaner.</p> <p>e Förvalta styrande dokument enligt förvaltningsplaner</p> <p>1 Projektmyndighetsmätning</p> <p>2 Utveckla riskhanteringsarbetet, implementera förslag till förbättringar i program- och projekthandboken</p> <p>3 Utveckla tidiga faser för start av projekt. Ja fram en process för hur</p>	<p>a</p> <p>1 September</p> <p>2 Maj, november</p> <p>3 Maj, november</p> <p>b December</p> <p>c Augusti</p> <p>d</p> <p>1 Startar hösten, ingår i personalstrategisk utredning</p> <p>2 Hösten</p> <p>e Löpande arbete, ständiga förbättringar</p> <p>1 November</p> <p>2 Juni, december</p> <p>3 December</p> <p>4 December</p> <p>5 Juni</p> <p>6 Juni</p>	<p>a 1 Bokst, planeringsarbete påbörjat</p> <p>2 Maj, bokst, planeringsarbete påbörjat</p> <p>3 Maj, november planeringsarbete pågår</p> <p>b December</p> <p>c Rutin framtagna, förslag på styrgruppsmedlemmar är framtagna, styrgruppsmöten är på väg att bokas in</p> <p>d 1 Startar hösten, ingår i personalstrategisk utredning</p> <p>2 Hösten</p> <p>e Löpande arbete, ständiga förbättringar</p> <p>1 Redovisning av föregående års projektmyndighetsmätning klar, analys av resultatet pågår, årlig mätning planeras till december</p> <p>2 Allt som ska uppdateras innan juni är klart. Nästa arbete sker under hösten.</p> <p>3 Diskussioner angående omfattning och arbetsfördelning pågår.</p> <p>4 Pågår</p> <p>5 Pågår</p> <p>6 Pågår</p>	5	4	4,47
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	5	4	4,47	SU leder utvecklingsarbete med deltagande av PU och TA. Det finns även behov av att se över arbetsätt i tidiga skeden av studier och i projekt.	FC-uppdrag enligt verksamhetsplan 2016 avseende krav- och ändringshantering (SU)	<p>a) Utveckla samt införa kravprocess och metod</p> <p>b) Utveckla samt införa anpassad kravutvecklingsprocess (genom pilotprojekt)</p> <p>c) Harmonisera TF:s ramverk för utveckling, förvaltning, modellering</p>	<p>a) Q3 2016</p> <p>b) Q2 2017</p> <p>c) Q4 2017</p>	<p>a) Gul (försenad)</p> <p>b) Gul (Beror av a)</p> <p>c) Gul (Beror av a)</p>	5	4	4,47
190	5. Informationssäkerhetsrisker	Kommande radiostyrda signalsystem (Tvärbanan och Röda linjen) störs ut avseende 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	4	4	4,00	Teknisk förstärkning behöver göras av signalsystemen för att skydda dessa mot avsiktlig utstörning. TA leder, PU deltar.	Program Tvärbanan och Rödalinjen (PU) FC-uppdrag enligt verksamhetsplan 2016 avseende äga och förvalta av infrastruktur (TA)	Störningsrisk åtgärdas genom att kryptera signalen	2016	Störningsrisk avser primärt tillkommande system TVB och Röda linjen. PU har frågan.	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 tills verksamhetsprocesserna är ordentligt beskrivna och dokumenterade	4	4	4,00	Utvecklingsarbete initieras för att stegvis inventera, dokumentera och förankra verksamhetsprocesser. Arbetet bör inkludera riskanalys och förslag till riskhantering	FC-uppdrag enligt verksamhetsplan 2016 avseende processkartläggning (TA/FAS)	FC-uppdraget för TA/FAS har slutförts i form av ett PM med förslag på fortsatt inriktning. FC-uppdrag för fortsatt definition av TF:s verksamhetsprocesser/stegvis processkartläggning bör flyttas till den organisation som efter FC-beslut leder detta arbete (TA/FAS)	Löpande	Enlig plan	4	4	4,00
151-1	10. Leverantörsrisk - uppfyller inte åtaganden	Bristande uppföljning av leverantörer (avser leverantörer i driften (TA) och konsulter)	Hållbar tillväxt och utveckling	Affärsmässig beställare	TF får ej den leverans vi betalar för, kvalitetsbrister	4	4	4,00	Arbetet leds generellt av TA, där den största volymen finns med PU tätt efter. Även övriga avdelningar hanterar i viss utsträckning leverantörer, t.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 (HR)	Förvaltningshandboken fastställdes i början av 2016 och finns tillgänglig via intranätet. TA:s bedömning är att det idag inte finns några större generella brister vad gäller avtals-uppföljning, vilket också framgår av av de nyckeltal som följs på övergripande nivå samt ledningsrapportering av FC-uppdrag kring avtal. Avtalsuppföljning sker systematiskt via ett flertal uppföljningsmetoder, och revisioner genomförs löpande. Särskilt fokus läggs fortsatt på de specifika områden där brister identifierats, exempelvis inom fastighetsavtal (TA) Handboken för konsultanvändning fastställdes i slutet av 2015 och förtydligar beställarens ansvar vid konsultanvändning i allt från konsultinköp till uppföljning av konsultuppdrag. Handboken finns tillgänglig via intranätet (HR)	2016	Enligt plan	4	3	3,46
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	5	3	3,87	Arbetet leds av VE	FC-uppdrag enligt verksamhetsplan 2016 avseende utveckling av verksamhets- och ekonomistyrning (VE)	<p>a) VP/PU-processerna</p> <p>- Utveckla VP-procenen</p> <p>- Utveckla rapportpaket till LG (månad)</p> <p>- Utveckla arbetssätt och innehåll i Ledningsrapportering (tertiäl)</p> <p>- Utveckla systemstöd för ekonomi (drift), mål- och uppdragsstyrning samt ekonomisk styrning av projekt</p> <p>b) Processkarta</p> <p>- Fastställ en huvudprocesskarta</p> <p>- Pröva processen Leda och styra</p> <p>c) Internkontroll</p> <p>- Identifiera kontrollpunkter</p> <p>- Implementera kontrollpunkter</p>	<p>a) Q2 2016</p> <p>Observera att systemtöd har en annan tidplan, se punkt A22</p> <p>b) Q4 2016</p> <p>c) Löpande</p>	<p>a) GUL</p> <p>b) GUL</p> <p>c) GUL</p>	5	3	3,87
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 undermåliga underlag som följd. Kan leda till bristande förtroende och påverka målet Ekonomi i balans.	5	3	3,87	LS leder ärendehantering vid gäller process och verktyg medan alla avdelningar ansvarar för planeringen och genomförandet avseende eona ärendena.	FC-uppdrag enligt verksamhetsplan 2016 avseende trafiknämndsadministration (LS)	Rutinen för trafiknämndsärenden har uppdaterats under april 2016.	Uppföljning av efterlevnaden av rutinen efter varje genomförd nämndcykel.	Grön	5	3	3,87

Trafikförvaltningen internkontrollplan 2016 - uppföljning per 2016-04-30

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

Version SLUTLIG Omfattar TF, AB SL samt WÅAB

Risk nr	Riskkategori	Risk	Vision / övergripande mål för verksamheten	Utvecklingsmål enligt strategisk karta	Beskrivning	Värdering			Kommentar	Förslag till: rutiner, kontrollmoment, förebyggande åtgärder, avvärjande åtgärder	Rapportering av åtgärder av riskerna och ny riskbedömning efter åtgärder per april 2016		Ny värdering med hänsyn till pågående eller utförd riskhantering			
						Effekt	Sannolikhet	Värde (effekt * sannolikhet)			Konkretisering av åtgärdsförslagen - aktiviteter för att hantera riskerna (vid flera aktiviteter ange a, b, c osv)	Ange datum när aktiviteterna beräknas vara klara (vid flera aktiviteter ange a, b, c osv)	Ange status för arbetet med att hantera risken (vid flera aktiviteter ange a, b, c osv)	Effekt	Sannolikhet	Värde effekt * sannolikhet
156	14. Risker med anläggningstillgångar 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.	5	3	3,87	TA leder	FC-uppdrag enligt verksamhetsplan 2016 avseende äga och förvalta infrastruktur (TA)	2016	Arbete pågår men mycket återstår innan allt är på plats.	5	3	3,87	
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	3	2	2,45	SU föreslår balans i enskilda fall genom förslag till förstudie	FC-uppdrag i verksamhetsplan 2016 avseende samtliga pågående och planerade förstudier (SU).	a) Metod för balansering av konfliktande mål finns beskrivet i studiehandboken. b) Uppföljning av måttal i enlighet med fastställd rutin för verksamhets-ekonomistyrning	a) from 2015 b) Q2 2016	a) Grön (infört) b) Grön (pågår)	3	1	1,73
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	Att "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 fastställd process.	4	4	4,00	SU leder, PU och TA deltar i organisationens medverkan i tidiga skeden av studier och i projekt bör även vidareutvecklas.	FC-uppdrag i verksamhetsplan 2016 avseende krav- och ändringshantering (SU) samt kompetensförsörjning (HR)	a) Implementering och mätning av styrande dokument b) Utveckla samt införa kravprocess och metod c) Introduktionsutbildning för alla nyanställda med genomgång av det strategiska ramverket, kompletterat med lokal individuell introduktionsplan.	a) Q4 2016 b) Q3 2016 c) Löpand 2016	a) Grön (pågår enligt plan) b) Gul (försenad) c) Grön (pågår enligt plan)	4	4	4,00
183	11. Personalrelaterade risker	Bristande visuellt ledarskap	Hållbar tillväxt och utveckling	Effektiv styrning	Risken innebär att ledande företrädare för TF brister i förmågan att vid var tid vara kulturella föredömen avseende att följa förvaltningens styrande dokument och värderingar.	5	3	3,87	Metvetandegöra 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.	Genomförda dilaogmöten io form av frukostmöten. Struktur för interkommunikation, vid trappmöten, chefsmöten, etc.	Implementering avslutas under andra terialet, 2016	Pågående	4	3	3,46
4. Resurs och kompetens																
A 31	4. Operativa risker	Obalans avseende personella resurser	Hållbar tillväxt och utveckling	Effektiv styrning	Tidigare beslutade principer för kompetensförsörjning ger en obalans i resursförsörjningen avseende kärnverksamheten	5	6	5,48	HR leder personalstrategisk utredning med deltagande från övriga avdelningar	FC-uppdrag i verksamhetsplan 2016 avseende kompetensförsörjning (HR)	Inom ramen för personalstrategisk utredning identifiera nyckelroller, konsultväxla samt ta fram en framtida kompetensförsörjningsplan.	Arbete kommer pågå under såväl 2016 som 2017. Under 2016 är målsättningen dels att konsultväxla, dels att titta på ledande, styrande och uppföljande roller. Beslutet fattades i trafiknämnden under 2015 med planerad start 2015. Utredningen försenades men har nu gjort en omstart.	5	6	5,48	
70	1. Omvärldrisker	Kraftig räntehöjning	Attraktiva resor	Ekonomi i balans	Förändrade nivåer ger negativa ekonomiska effekter genom ökade kapitalkostnader och prisökning (index)	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)	a) Prövning av räntebindningstid vid upplåning enligt SLL:s finanspolicy. b) Måta räntekänslighet (+/-1%) c) Kontrollera ränteomsättningsstruktur genom att diversifiera bindningstider	a) Löpande b) Q2 2016 (Budget 2017) c) Löpande	a) GRÖN b) GRÖN c) GRÖN	4	1	2,00
5. Informationshantering																
157	14. Risker med anläggningstillgångar och fordon	Brister 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.	5	4	4,47	TA leder, övriga avdelningar deltar	FC-uppdrag i verksamhetsplan 2016 avseende teknisk informaton (TA)	Projekt Teknisk dokumentationssystem (Webforum)	2017	Arbete pågår men mycket återstår innan allt är på plats.	3	4	3,46
A 6	Förtroenderisk	Viktiga informationsunderlag kan saknas pga dålig sökbarhet och brister i arbetsätt samt i utpekad informationsägaransvar.	Effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan	Effektiv styrning	Oklar styrning eller slarvig handläggning gör att viktiga data inte bevaras för framtiden.	4	5	4,47	LS leder utredning, övriga deltar.	FC-uppdrag i verksamhetsplan 2016 avseende informationshantering (LS)	Någon regelrätt utredning har inte påbörjats. Uppdraget är komplext och involverar samtliga avdelningar på trafikförvaltningen. Ännu rapporteras detta FC-uppdrag gult för terial 1. Ett koncist uppdrag att fokusera på under resterande delen av året har ännu inte kunnat formuleras. Det pågår dock arbete. Den nya samordningsområdet i den nya it-förvaltningsmodellen, som inkluderar både projektstöd, arkiv och diarium, är i etableringsfasen. Projekt pågår på TA gällande hantering av teknisk dokumentation. Hanteringen av K3-klassade dokument har varit i fokus och förbättrats under våren. Kansliet ska också starta ett fokuserat stöd kring informationshantering i avtalsförvaltning.	Löpande under året.	Gul	4	5	4,47

Trafikförvaltningen internkontrollplan 2016 - uppföljning per 2016-04-30

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

Version SLUTLIG Omfattar TF, AB SL samt WÅAB

Risk nr	Riskkategori	Risk	Vision / övergripande mål för verksamheten	Utvecklingsmål enligt strategisk karta	Beskrivning	Värdering			Kommentar	Förslag till: rutiner, kontrollmoment, förebyggande åtgärder, avvärjande åtgärder	Rapportering av åtgärder av riskerna och ny riskbedömning efter åtgärder per april 2016		Ny värdering med hänsyn till pågående eller utförd riskhantering			
						Effekt	Sannolikhet	Värde (effekt * sannolikhet)			Konkretisering av åtgärdsförslagen - aktiviteter för att hantera riskerna (vid flera aktiviteter ange a, b, c osv)	Ange datum när aktiviteterna beräknas vara klara (vid flera aktiviteter ange a, b, c osv)	Ange status för arbetet med att hantera riskerna (vid flera aktiviteter ange a, b, c osv)	Effekt	Sannolikhet	Värde effekt * sannolikhet
A 52	Operativa verksamhetsrisker i trafiken	Bristar i Trafikavdelningens deltagande i projekt och upphandlingar leder till bristande kvalitet i överlämnande/mottagande och/eller leveranskvalitet från projekt/upphandlingar.	Effektiva resor med låg miljööch hälsopåverkan	Affärsmässig beställare	Risken avser bland annat mottagande av Citybanan inklusive nya fordon, Röda linjens uppgradering mm samt nya avtal för pendeltågstrafik, busstrafik och sjötrafik. Under de kommande åren kommer TA att ta emot en stor mängd direkt trafikpåverkande projekt och upphandlingar, vilket kommer att ställa stora krav på överlämning/mottagande samt riskhantering i ett tidigt skede.	4	5	4,47	Hög kvalitet i projektleveranser och upphandlingar är kritiskt för att TA skall klara sina huvudupdrag att förvalta avtal och infrastruktur samt bidra till att de övergripande målen för nöjda resenärer och ekonomi uppnås.	FC-uppdrag i verksamhetsplan 2016 avseende kompetensförsörjning (HR) samt för förbättringar av arbetssätt för beställargrupper, styrgrupper och mottagande (TA) Resursförstärkning beviljad på TA för att bättre klara mottagning	2017	Igångsatt. Åtgärderna fokuseras och tidplanerna är högt prioriterade. Arbetet är i initiala skeden.	5	5	5,00	
110	5. Informationssäkerhetsrisker	Bristande efterlevnad avseende nytt arbetssätt för EDIT	Hållbar tillväxt och utveckling	Effektiv styrning	Intern informationshantering	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)	Kontinuerligt arbete under året.	Gul	3	4	3,46	
6. System																
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 barnsjukdomar upprepas och ska rättas gång på gång.	4	5	4,47		FC-uppdrag i verksamhetsplan 2016 avseende förstudier, utvecklingsplaner (SU) samt teknisk information (TA)	a) Utveckla samt införa kravprocess och metod b) Utveckla samt införa anpassad kravutvecklingsprocess (genom pilotprojekt) c) Harmonisera TFs ramverk för utveckling, förvaltning, modellering	a) Q3 2016 b) Q2 2017 c) Q4 2017	a) Gul (försenad) b) Gul (Beror av a) c) Gul (Beror av a)	4	4	4,00
27	5. Informationssäkerhetsrisker	Alltför många system - avsaknad av strategi/utvecklingsplan för IT-system	Hållbar tillväxt och utveckling	Effektiv styrning	Svårt för medarbetare, konsulter, och andra leverantörer att använda systemen, som inte heller är samsynkade	4	5	4,47	Systembehovet behöver kopplas till verksamhetsprocesser och därtill hörande informationshanteringsbehov, även där outsourcing har genomförts.	FC-uppdrag i verksamhetsplan avseende informationshantering (LS)	TA är i färd med att utveckla modellen för verksamhetsstyr IT. Från stabens sida har ännu inte någon regelrätt utredning påbörjats. Uppdraget är komplext och involverar samtliga avdelningar på trafikförvaltningen. Ett koncist uppdrag att fokusera på under resterande delen av året har ännu inte kunnat formuleras. Det pågår dock arbete. Den nya samordningsområdet i den nya it-förvaltningsmodellen, som inkluderar både projektstöd, arkiv och diarium, är i etableringsfasen. Projekt pågår på TA gällande hantering av teknisk dokumentation. Hanteringen av K3-kladdade dokument har varit i fokus och förbättrats under våren. Kansliet ska också starta ett fokuserat stöd kring informationshantering i avtalsförvaltning.	Kontinuerligt arbete under året.	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 implementationen av detta system för verksamhetsuppföljning vilket medför en risk att personalen inte vet hur man ska använda systemet	4	5	4,47	En omfattande inventering av tillgängliga informationskällor och dessas tillförlitlighet behöver göras	FC-uppdrag i verksamhetsplan 2016 avseende verksamhets- och ekonomistyrning (VE)	a) Q1, 2017 b) Q1, 2017 c) Q2, 2016 d) Q1 2016	a) GUL b) GUL c) GUL d) GRÖN	4	3	3,46	
134	5. Informationssäkerhetsrisker	Gamla operativsystem/system som inte byts ut eller uppgraderas eller ersätts i tid	Hållbar tillväxt och utveckling	Effektiv styrning	IT-säkerhetsrisker uppstår som kan lamslä viktiga delar av verksamheten.	4	4	4,00	Planering av uppgraderingar i våra systemmiljöer behöver göras på lång sikt och genomföras konsekvent	FC-uppdrag i verksamhetsplan 2016 avseende äga och förvalta infrastruktur (TA)	Q4 2016	Enligt plan	4	3	3,46	
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 ifrågasätts av våra tillsynsmyndigheter.	5	3	3,87	TA:s system för asset management (BESAM) rätt implementerat, kan öka möjligheterna att upptäcka fel och brister i anläggning (felavhjälpan och planerat underhåll) Trafikförvaltningens informationssäkerhetsspecialister deltar i detta arbete.	FC-uppdrag i verksamhetsplan 2016 avseende äga och förvalta infrastruktur (TA)	Löpande	Enligt plan men bevakas fortlöpande för att säkerställa effekt	5	3	3,87	
192	12. Finansiella risker	Bristar i intäktspåverkande förutsättningar som t.ex. SL Accesssystemet eller ATR-statistiken	Hållbar tillväxt och utveckling	Ekonomi i balans	Risken kan leda till negativ ekonomisk påverkan såväl för planering som affärer	3	5	3,87	B.l.a. mätmetoder och kommunikation av mätdata ses över.	FC-uppdrag i verksamhetsplan 2016 avseende äga och förvalta infrastruktur (TA)	2016	Enligt plan men bevakas fortlöpande för att säkerställa effekt	4	4	4,00	

Trafikförvaltningen internkontrollplan 2016 - uppföljning per 2016-04-30

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

Version SLUTLIG Omfattar TF, AB SL samt WÅAB

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

Risk nr	Riskkategori	Risk	Vision / övergripande mål för verksamheten	Utvecklingsmål enligt strategisk karta	Beskrivning	Värdering			Förslag till: rutiner, kontrollmoment, förebyggande åtgärder, avvärjande åtgärder	Konkretisering av åtgärdsförslagen - aktiviteter för att hantera riskerna (vid flera aktiviteter ange a, b, c osv)	Ange datum när aktiviteterna beräknas vara klara (vid flera aktiviteter ange a, b, c osv)	Grön	Gul	Röd	Ny värdering med hänsyn till pågående eller utförd riskhantering			
						Effekt	Sannolikhet	Värde (effekt * sannolikhet)				Effekt	Sannolikhet	Värde	Effekt	Sannolikhet	Värde	
7. Oegentligheter och otilbörlighet (jäv)																		
A 108	4. Operativa risker	Kontrollmiljön inom trafikförvaltningen fungerar inte tillräckligt väl. Oegentligheter och bedrägerier inträffar återkommande.	Hållbar tillväxt och utveckling	Effektiv styrning	Risken kan leda till förtroendeskada och negativ ekonomisk påverkan	5	5	5,00	En aktiv förvaltningsledning som tydligt kommunicerar vikten av att hålla oss borta från oegentligheter, mutor eller korruption samt vara uppmärksamma på varningssignaler	Det finns sedan länge etablerade grundläggande och löpande rutiner som motverkar förekomsten. Härutöver nämns FC-uppdrag i verksamhetsplan 2016 avseende interrevision, (IR) och riskhanteringssystem (CRO)	a) Uppdaterat dokument kring mutor och bestickning C JUR har uppdrag om att implementera denna i org. b) En internkontrollgrupp håller på att etableras. Chef på plats och ytterligare en medarbetare rekryterad. c) Omstart för interrevisionsfunktionen. Chef rekryterad.	a) Q2, 2016 b) Q3, 2016 c) Q4, 2016	Pågående			5	4	4,47
187	4. Operativa risker	Bisysslor	Hållbar tillväxt och utveckling	Effektiv styrning	Olämpliga bisysslor eller konkurrerande engagemang hos personal eller närstående resp. anlåtade uppdragstagare	3	3	3,00	Rutinerna för uppföljning av dessa förhållanden ses över. HR leder, övriga avdelningar deltar	FC-uppdrag i verksamhetsplan 2016 avseende kompetensförsörjningsprocessen (HR)		Ej uppstartat			3	3	3,00	
8. Yttre hot																		
A 109	5. Informationssäkerhetsrisker	Cyberattacker	Effektiva resor med låg miljöö- och hälsopåverkan	Effektiv styrning	Genomförda lyckade cyberattacker mot trafikförvaltningen leder till skador på trafikstödande system vilket kan påverka förtroendet för verksamheten	6	4	4,90	Stor uppmärksamhet måste läggas på att granska förvaltningens skydd mot cyberattacker och IT-intrång. Därutöver måste särskilda åtgärder sättas in för att dels förhindra och dels följa upp eventuella attacker.	FC-uppdrag i verksamhetsplan 2016 avseende leda och förvalta säkerhet (LS)	a) Generellt beslut taget om att signalsäkerhetssystem ska ligga i fristående nätverk. b) Axelräknare för Lidingöbanan kommer att flyttas från TPN-nät till eget fristående nätverk.	a) Beslutsdokument ej ännu undertecknat av Sisa-ansvarig TA. b) Utredning för flytt pågår, flyttdatum ej klart.	a) Pågår. b) Pågår.			6	3	4,24
189	1. Omvärldsrisiker	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	6	2	3,46	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	FC-uppdrag i verksamhetsplanen 2016 avseende Samverkan Länsstyrelsen samt äga och förvalta infrastruktur (TA)	TA deltar löpande i samverkan enligt plan och har skapat nya rutiner kring terrorhandling på TryggC samt höjt medvetandegraden hos TF:s ledning, TE och trygghetsresurser om möjliga terrorhot. Intrångsskydd följs enligt avtal och direktiv. En av åtgärderna för att minimera risken för intrång och sabotage hanteras inom läsprogrammet och det handlar om kontroll över läs och tillträde. Projektet (PU) byter i dagarna projektledare och ligger i delar efter tidplan. En förstudie kring områdeskydd på spårdepåer har genomförts och överlämnats till SU för framtagande 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
167	4. Operativa risker	Bristande ekonomiska förhållanden hos leverantör	Hållbar tillväxt och utveckling	Effektiv styrning Ekonomi i balans	Stor leverantör med ekonomiska problem kan göra att vi tvingas förhandla mer än vi borde eller att leverantören hinner gå i konkurs utan att vi upptäckt det i tid	5	2	3,16	Om en leverantör är förhindrad att genomföra sin leverans kan det innebära svårigheter att fullfölja trafikförvaltningens åtaganden.	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. Omvärldsrisiker	Ökade sociala spänningar i samhället som kan leda till oroligheter som stör/hindrar kollektivtrafiken	Hållbar tillväxt och utveckling	Effektiv styrning	Missnöjesaktioner, grogrund för extremism.	3	3	3,00	Aktiv medverkan i Länsstyrelsens Program för samverkan inkl. veckovis orientering via TF TIB	FC-uppdrag i verksamhetsplan 2016 avseende Samverkan Länsstyrelsen (TA)	TA deltar löpande i samverkan enligt plan, veckorapporter publiceras på TA:s organisationssida.	Generell bedömning av effekt och sannolikhet, omvärderas ej	Enligt plan			3	3	3,00
119	1. Omvärldsrisiker	Extrema väderförhållanden kan uppstå som stoppar trafiken en längre tid genom t.ex. underminerade eller blockerade banvallar.	Attraktiva resor	Effektiv styrning	T.ex. extremt höga vattenstånd, kraftiga snöfall eller översvämningssrisk	5	1	2,24	TA leder såväl infrastrukturförvaltningen som systematiskt säkerhetsarbete och aktiv medverkan i Länsstyrelsens Program för samverkan. TF:s krishanteringsförmåga leds av LS.	FC-uppdrag i verksamhetsplan 2016 avseende äga 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 snöförberedelser	Generell bedömning av effekt och sannolikhet, omvärderas ej	Enligt plan			5	1	2,24

RAPPORTBILAGA
2016-05-09
Tertial 1 2016Diarienummer
TN 20XX-00XXInfosäk. klass
K1 (Öppen)Handläggare
Petter Nissen

Finansuppföljning per 2016-04-30

Likvida medel

Bank	38	mkr
Koncernkonto	<u>1 761</u>	mkr
Summa likvida medel	1 800	mkr

Kortsiktig finansiering

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

Långsiktig upplåning

Stockholms läns Landsting, IB 2016-01-01	30 355	mkr
Upptagna lån netto 2016	1 000	mkr
Stockholms läns Landsting, UB 2016-04-30	31 355	mkr

Leasingfinansiering	8 629	mkr
---------------------	-------	-----

Summa upplåning	39 984	mkr
------------------------	---------------	------------

Aktuell räntenivå för låneportföljen

Stibor 90 dagar	-0,439	%
-----------------	--------	---

Räntebindningstid

Enligt styrelsens riktlinjer	2-5	År
Nuvarande	3,9	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 önskad 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)	-0,446	%

Stockholms läns landsting
Trafikförvaltningen
105 73 Stockholm

Leveransadress:
Lindhagensgatan 100
Godsmottagningen
112 51 Stockholm

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

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

Mål- och verksamhetstal, trafiknämnden 2016								2580 Trafikförvaltningen TN 2015-1526	
Verksamhetstal									
Konsumtion	Utfall 2016	Årsprogn T1	Mål	Utfall 2015	Utfall	Utfall	Utfall		
Påstigande en vanlig vintervardag (tusental)	jan-apr	2016	2016	jan-apr	2015	2014	2013	Kommentar	
Totalt SL-trafiken	2 846	2 885	2 920	2 767	2 841	2 802	2 783		
Tunnelbana	1 220	1 247	1 256	1 195	1 235	1 205	1 203		
Pendeltåg	316	317	317	312	309	304	299		
Lokalbanor	176	169	169	172	169	162	156		
Buss	1 134	1 152	1 179	1 088	1 128	1 131	1 125		
Konsumtion/produktion	Utfall 2016	Årsprogn T1	Mål	Utfall 2015	Utfall	Utfall	Utfall		
Antal resor (tusental)	jan-apr	2016	2016	jan-apr	2015	2014	2013	Kommentar	
Sjötrafik - båtpendel	204	1 733	1 733	231	1 659	1 732	1 723		
Sjötrafik - skärgårdstrafik	525	2 926	2 485	520	2 911	2 376	2 334		
Färdtjänst	1 427	4 145	4 130	1 369	4 114	4 091	4 085	Totalt antal resor	
Produktion	Utfall 2016	Årsprogn T1	Mål	Utfall 2015	Utfall	Utfall	Utfall		
Antal sittplatskilometer (tusental)	jan-apr	2016	2016	jan-apr	2015	2014	2013	Kommentar	
Totalt SL-trafiken	6 100	18 164	17 990	6 204	18 312	18 536	18 276	Utbud	
Tunnelbana	1 512	4 548	4 490	1 514	4 488	4 384	4 317		
Pendeltåg	2 121	6 400	6 400	2 202	6 483	6 713	6 430		
Lokalbanor	424	1 100	1 100	394	1 101	1 001	1 190		
Buss	2 043	6 116	6 000	2 094	6 239	6 438	6 340		
Tillförlitlighet	Utfall 2016	Årsprogn T1	Mål	Utfall 2015	Utfall	Utfall	Utfall		
Punktlighet (% avgångar i rätt tid)	jan-mar	2016	2016	jan-mar	2015	2014	2013	Kommentar	
Tunnelbana	98,0	-	96,4	96,8	97,7	96,0	95,2		
Pendeltåg	90,9	-	91,0	91,4	90,7	91,8	91,7		
Lokalbanor	96,4	-	96,1	97,0	96,1	95,4	96,0		
Busstrafik	89,6	-	90,0	88,5	87,8	88,9	89,5		
Sjötrafik - skärgårdstrafik	96,0	-	90,0	98,0	93,0	93,0	93,0		
Färdtjänst	93,0	-	94,0	94,0	94,0	95,0	94,0		
Kvalitet	Utfall 2016	Årsprogn T1	Mål	Utfall 2015	Utfall	Utfall	Utfall		
Upplevd kvalitet - nöjd kund	jan-mar	2016	2016	jan-mar	2015	2014	2013	Kommentar	
Totalt - SL-trafiken	80	75	75	78	78	77	74	Total SL inkl båtpendel	
Tunnelbana	83	82	75	81	81	78	76		
Pendeltåg	65	62	62	73	66	72	66		
Lokalbanor	85	85	85	87	84	85	81		
Busstrafik	78	74	73	76	78	75	72		
Sjötrafik - båtpendel	96	91	91	-	-	-	-		
Sjötrafik - skärgårdstrafik	95	91	91	96	96	96	91	Mätning avser tertial	
Färdtjänst	85	90	90	86	86	87	87		

INVESTERINGSUTFALL 2015. TRAFIKNÄMNDEN

Period 2016-04

	Investeringsutgifter				
	Accumulerad förbrukning t.o.m. 2015-12	Budget 2016	Bokfört t.o.m. 201604	Prognos 2016	Avvik PR-BU
1. Specificerade objekt					
1.1 Strategiska investeringar					
Tunnelbana					
Program Röda linjen	4 529	1 098	376	1 063	-35
Program Spårdepåer	561	165	23	81	-84
Program Mötesplats SL	238	0	0	3	3
Pendeltåg					
Pendeltåg depå ny (Depå Syd)	0	1	0	2	1
Program Pendeltåg	8 588	1 555	360	1 522	-33
Program Citybanan	67	72	9	50	-22
Lokalbanor och spårvägar					
Program Spårväg City, etapp 2	2 212	334	76	317	-17
Program Tvärbanan Norr Solnagrenen	4 813	128	41	215	87
Program Roslagsbanans Utbyggnad	2 484	741	101	843	102
Spårväg syd	41	30	1	1	-29
Spårväg Linje 4	1	20	0	0	-20
Roslagsbanan till Arlanda	10	14	0	1	-14
Program Slussen (TvbSickla station, buller SB)	176	162	15	154	-8
Tvärbanan Norr Kistagrenen	179	230	39	162	-68
Buss					
Program bussdepåer	2 107	699	52	328	-371
Bussterminal Slussen	0	0	0	0	0
Bytespunkt Gullmarsplan FUT	0	5	0	5	0
Bussterminal Barkarby FUT (Bytespunkt Barkarby FUT)	1	5	0	1	-4
Bussterminal Nacka Centrum FUT(Bytespunkt Nacka Centrum)	1	3	1	4	1
Trafikslagsgemensamt					
Program Slussen (Söderströmsbron)	78	70	12	103	33
Program IT med säkerhetsaspekt	48	7	0	12	5
Anpassning trafikstyrningssystem bef. Tunnelbana FUT	0	3	0	3	5
Övergripande utredningar till befintligt system FUT	0	5	1	6	5
Sjötrafik					
Tonnage för Pendelbåt och Skärgårdstrafik	2	3	0	3	0
Summa strategiska investeringar	26 133	5 349	1 107	4 878	-461
1.2 Ersättningsinvesteringar					
Tunnelbana					
Program Röda linjen	102	57	11	55	-2
Utbyte av hissar och rulltrappor 2015-2019	67	250	22	203	-47
TB Kanalisation 750 V	87	33	7	26	-7
Program Spårdepåer	31	152	9	111	-41
C20 - uppgradering	40	8	10	59	51
Hässelbyggen	23	0	0	0	0
Pendeltåg					
Lägrekvant underhåll Pendeltåg Stockholmståg	138	104	54	280	176
Lägrekvant underhåll Pendeltåg ny trafikoperatör (X60)	0	125	0	0	-125
Förstudie PT Stationer ombyggnation	0	5	0	0	-5
Utbyggnad av Älvsjö depå	0	5	0	5	0
Program Pendeltåg	73	0	0	0	0
Lokalbanor och spårvägar					
Fordon SpvC - nya A35 fordon (Ersättning A34)	0	72	0	70	-2
Program Roslagsbanans Utbyggnad	517	78	31	51	-27
Program Slussen (åtg Saltjöbanan)	197	385	37	280	-105
Buss					
Nacka bussdepå Kil (Ersättningsbussdepåer Nacka)	0	1	0	0	-1
Handen Bussterminal (Haningeterassen)	4	40	0	46	6
Trafikslagsgemensamt					
Program IT med säkerhetsaspekt	242	188	16	130	-58
Bytespunkt Brommaplan	1	10	0	10	0
Trafikinformation (Realtidsinformation)	1	90	2	5	-85
Nya Spårvägmuseet	14	5	0	20	15
Biljett- och betalssystem FO	2	60	0	0	-60
Summa Ersättningsinvesteringar	1 539	1 668	200	1 351	-317
Summa specificerade objekt	27 672	7 017	1 307	6 229	-788
Nedjustering pga planprocesser	*	-1 695	*	-1 011	684
Summa specificerade objekt	27 672	5 322	1 307	5 218	-104
2. Ospecificerade objekt					
Strategiska investeringar	*	331	56	341	10
Ersättningsinvesteringar	*	537	163	631	94
Erfarenhetsmässig justering prognos	*	*	*	*	*
Summa ospecificerade objekt	*	868	220	972	104
Summa beslutade objekt	*	6 190	1 527	6 190	0
Varav ersättningsinvesteringar		2 205	363	1 982	-223