Diarienummer
RS 2019-0325
TN 2018-1251

Region Stockholm

Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

Budgetunderlag inför budget 2020 för Region Stockholm

Innehållsförteckning

1 Inledning 3
1.1 Omvärldstrender 4
1.2 Nyckelfaktorer som påverkar de ekonomiska förutsättningarna 5
1.2.1 Verksamhetsanslag 5
1.2.2 Biljettintäkter 5
1.2.3 Kostnadsutveckling och index 6
1.2.4 Investeringar 7

2 Verksamhet 8
2.1 Strategiska och prioriterade verksamhetsförändringar 8
2.1.1 Tunnelbana 8
2.1.2 Pendeltåg 9
2.1.3 Lokalbanor 9
2.1.4 Busstrafik 10
2.1.5 Sjötrafik 11
2.1.6 Övrigt 11
2.2 Förändringar av investeringsplanen 13
2.2.1 Investeringsplan 2020-2029 13

3 Ekonomiska förutsättningar 16
3.1 Långsiktiga ekonomiska förutsättningar 16
3.2 Åtgärder och prioriteringar för en ekonomi i balans 17
3.3 Resultaträkning 18
3.4 Balansräkning 19

4 Mål och indikatorer 20

SL Koncernen 21

Waxholmsbolaget 22

1 Inledning

Stockholms befolkning beräknas växa med 50 procent de kommande 30 åren. Region Stockholm är en av de främsta aktörerna i säkerställandet av en fortsatt väl fungerande region under denna tillväxtfas. Kollektivtrafiken, som är en viktig del i Region Stockholms uppdrag, utvecklas därför i hög takt och med omfattande ambitioner. Inom Region Stockholm ansvarar trafiknämnden för den allmänna kollektiv-trafikverksamheten , och särskild kollektivtrafik sköts av Färdtjänstnämnden. Verksamheterna genomförs inom ramen för trafikförvaltningens organisation och varumärkena SL, Waxholmsbolaget, Spårvägsmuseet och Färdtjänsten.

Åtta av tio resenärer är nöjda med dagens kollektivtrafik och genom en stabil leverans av trafik, som utvecklas och anpassas efter resenärens behov, kan nivån bibehållas. Trafikleveransen förutsätter en väl fungerande anläggning. Under planperioden är det fortsatt stort fokus på att upprätthålla anläggningens funktion och värde genom systematiskt arbetet med underhåll och ersättningsinvesteringar.

För att stötta den växande regionen behöver kollektivtrafiken fortsätta utvecklas hållbart inom givna ekonomiska ramar. Under planperioden ska omfattande satsningar därför ske på utbyggnader av kollektivtrafiken, kapacitetsförstärkningar, framkomlighet, tillgänglighet, säkerhet, trygghet, och mer miljövänliga lösningar. Mobilitetstjänster och förbättrade möjligheter till blandpendling innebär ett breddat synsätt på kollektivtrafik från dörr till dörr, anpassat även till morgondagens behov.

Trafikförvaltningen har ett betydelsefullt och utmanande uppdrag – att hjälpa regionen och dess invånare på resan framåt. Uppdraget genomförs genom att ansvarsfullt upphandla och utveckla kollektivtrafik utifrån resenärens och regionens behov i ett välskött och robust system och inom givna ekonomiska ramar. Detta är kärnan i uppdraget – idag och på lång sikt.

I trafikförvaltningens budgetunderlag inför budget 2020 beskrivs övergripande verksamhetens prioriteringar och satsningar under planperioden. Grundförutsättningen för att klara kollektivtrafikens utveckling är en ekonomi i balans. Verksamhetens kostnader bygger på långsiktiga ekonomiska beslut varför stor framförhållning krävs i den ekonomiska planeringen. Ordning och reda i finanserna skapar möjlighet att göra ansvarsfulla satsningar både för att ta hand om det Region Stockholm redan har och kraftsamla för att bygga nytt samt ta en aktiv roll i samhällsutvecklingen. Resurserna ska användas effektivt och resenärerna få bästa tänkbara valuta för pengarna

Budgetunderlaget har tagits fram i enlighet med regionledningskontorets anvisningar och riktlinjer.

1.1 Omvärldstrender

Trafikförvaltningens förmåga att leverera på kärnuppdraget kollektivtrafik och bidra till visionen om en attraktiv, hållbar, och växande Stockholmsregion påverkas av såväl omvärldens utveckling som verksamhetsmässiga och ekonomiska förutsättningar.

Nedan beskrivs övergripande några av de viktigaste omvärldstrenderna

Digitalisering. För 2020 och de följande åren ser trafikförvaltningen såväl möjligheter som utmaningar inom trenden ny teknik och digitalisering. 5G-tekniken möjliggör en ökning av ”sakernas Internet”, kommunikation mellan uppkopplade enheter förenklas, datautbytet över nätet ökar och nya möjligheter växer fram inom områden såsom tjänsteutveckling och nya affärsmodeller.

Digital expansion ställer krav på rekrytering av personal med ny kompetens och att IT-förvaltningen snabbt ställs om på ett effektivt sätt. Införandet av ny teknik blir central för att kunna utveckla trafikförvaltningens anläggning och organisation och följa regeringens digitaliseringsstrategi.

Globalisering och urbanisering. En trend på global nivå är fortsatt globalisering och urbanisering. I en globaliserad ekonomi tenderar resurser och människor att gravitera till städer, vilka växer i betydelse. Globalt sett går trenden mot skapandet av fler megastäder. Stockholmsregionen har nordens starkaste attraktionskraft och prognosen visar att Stockholm till 2050 sannolikt har 3,4 miljoner invånare, en tillväxt med 50 procent.

Tillväxten medför ökat tryck på kollektivtrafiken. Det blir viktigt för trafikförvaltningen att löpande analysera var och när en ökad efterfrågan på kollektivtrafik kommer uppstå. I flera av de pågående stadsutvecklingsprojekten, exempelvis Barkarbystaden och Norra Djurgårdstaden, har människor börjat flytta in och efterfrågan på kollektivtrafikresor ökar snabbt. Det är viktigt att trafikförvaltningen kan tillgodose resebehoven med attraktiva resor i ett stabilt och kapacitetsstarkt trafiksystem.

För att nå kapacitetsökning i regionens trafiksystem sker utbyggnader inom såväl spår som väg. 2013 års Stockholmsöverenskommelse innebär att områdena Nacka, Hagastaden och Barkarbystaden får utbyggd tunnelbana. Tunnelbanan som trafikslag har två huvuduppgifter: att erbjuda attraktiva och effektiva transporter för arbets-/skolpendling till regioncentrum eller regionala kärnor och att erbjuda lokala resor en bit utanför regioncentrum. Besluten i Sverigeförhandlingen innebär ytterligare utbyggnad av tunnelbana och spårtrafik i regionen. Fortsatt utbyggnad av stationer och bytespunkter ger ytterligare tillgänglighet till kapacitetsstark kollektivtrafik. Utbyggnad av kapacitet kräver samtidigt investeringar som upprätthåller robusthet och möjliggör en jämn och tät trafik i hela systemet.

Värderingar och livsstilar. Människors livsstil förändras ständigt utifrån yttre påverkan. En trend är att människor efterfrågar ett samhälle med ökad grad av individualisering där information och tjänster skall vara snabba, enkla och valbara. Det innebär att fragmenteringen ökar i samhället avseende hur människor lever och vilka värderingar man har. Varje person är unik och individuell.

Även för kollektiva resetjänster kommer kraven höjas och en resa förväntas vara enkel att planera, snabb och komfortabel att genomföra med möjlighet till andra aktiviteter under tiden. Det blir en stor utmaning att utveckla resetjänster som konkurrerar bra med till exempel framtidens bilar. Behovet att förstå resenärer och deras krav ökar.

De yngre generationerna har fokus på social och miljömässig hållbarhet. De är medvetna om att deras liv kommer påverkas av vilka politiska beslut som fattas idag och vilka risker som inryms i klimatfrågan. Krav från dessa grupper på smarta beslut ökar. Trender pekar mot att befolkningen är öppen för en mer hållbar livsstil och ställer krav på kloka beslut, att teknikutvecklingen kan möjliggöra en mer effektiv resurshushållning och att en struktur av urbana samhällen byggda utifrån hållbarhetsperspektiv skapas.

Omvärldsanalysen visar på några utmaningar för trafikförvaltningen att möta en efterfrågan på en utvecklad kollektivtrafik. Trenderna visar på samma gång att det finns möjligheter att möta utmaningarna om organisationen tar smarta beslut och aktivt går framåt genom att:

- använda ny teknik och ha en strategi för hur digitalisering införs och nyttjas i verksamheten
- utgå från kundens krav och skapa hållbara alternativ
- satsa resurser i en växande region för att bygga ut trafiksystemet på ett resurseffektivt sätt för attraktiva resor

1.2 Nyckelfaktorer som påverkar de ekonomiska förutsättningarna

1.2.1 Verksamhetsanslag

Verksamhetsanslagets storlek är nödvändigt för att möta den underliggande kostnadsutvecklingen i befintligt trafikutbud, driftsätta investeringar och utöka trafiken i takt med att Stockholm växer. I enlighet med Region Stockholms budget räknas verksamhetsanslagen upp med 3,5 procent[1] för 2020 vilket innebär en uppräkning med 331 mkr. Efterföljande år är uppräkningen 3,7 procent för 2021 och 3,3 procent för 2022. I denna uppräkning ligger också särskilda satsningar och reformer som inte är av permanent karaktär till exempel pendelbåtsförsök och mobil trafikinformation. För det tillkommande året 2023 görs ett antagande om 2,6 procent uppräkning enligt direktiv från regionledningskontoret.

1.2.2 Biljettintäkter

Biljettintäkternas utveckling är beroende av faktorer både inom och utom kollektivtrafiken, såsom resandet, trafikens kvalitet, biljettpris, intäktssäkring,

[1] Inklusive en teknisk justering mellan trafiknämnden och färdtjänstnämnden där verksamhetsanslag om 19 mkr per år flyttats till den senare, kopplat till avskrivningar som flyttats till färdtjänstnämnden

befolkningsutveckling och konjunktur. Budget 2020 utgår från en bedömd resandeökning på 1,5-1,6 procent per år.

I den av landstingsfullmäktige (nuvarande regionfullmäktige) beslutade budget 2017 med planår fastställdes en prishöjning på månadskortet med 3,3 procent årligen för 2017-2019. För att säkra finansiering av kollektivtrafikens omfattande framtidssatsningar under planperioden avseende såväl utbyggnad av infrastruktur och anläggning som en hög ambition avseende trafikutbud, krävs intäktsförstärkningar. Sådana möjliggörs genom ökade verksamhetsanslag, biljettprisjusteringar, ökade övriga intäkter eller en kombination av dessa. Trafikförvaltningen förordar en kombination som möjliggör både en ekonomi i balans med uppnått resultatkrav, och ett utbud av kollektivtrafik som är attraktivt och tillgängligt för resenären.

1.2.3 Kostnadsutveckling och index

Kostnadsutvecklingen drivs av ett ökat trafikutbud, kostnadsökning genom index (AKI, KPI, bränsle) i befintliga avtal, högre ambition avseende till exempel tillgänglighet och miljöpåverkan, samt ökade avskrivningar och räntekostnader till följd av hög investeringstakt.

För att begränsa risken för kostnadsökningar i trafikaffärerna måste de krav, mål och ambitioner som ställs i avtalen avvägas mot rådande ekonomiska förutsättningar. Justeringar av trafikutbudet måste konsekvens- och kostnadsbedömas för att inte driva upp kostnadsökningarna.

I grunden bygger verksamhetens kostnader i budgetunderlag 2020 med planår på de avtal som löper med antaganden och beräkningar om framtida förändringar. Kommande upphandlingar av trafikavtal kan innebära såväl högre som lägre kostnader för köpt trafik. Strävan i alla upphandlingar är dock alltid att göra så goda affärer som möjligt med hög kostnadseffektivitet utifrån aktuella förutsättningar på respektive marknad. De pågående upphandlade trafikavtalen har budgeterats utifrån senast tillgängliga information. I det fall ny information ej finns budgeteras trafikkostnaden utifrån idag kända förutsättningar.

Avtalen inom trafikförvaltningen är ofta knutna till indexkorgar, vilka påverkas av omvärldsfaktorer. Ingående index kan ha en annan ökningstakt än inflationen i samhället (se vidare kapitel 3.3). Även den affärsmodell som används påverkar kostnaderna. Trafikförvaltningen har både produktionsavtal och VBP-avtal[2].

En särskild utmaning de närmaste åren blir trafikförvaltningens resurssättning för att klara av upphandlingar av flera omfattande trafik- och underhållsavtal. Resultatet av upphandlingarna kommer att påverka framtida kostnader för köpt trafik och underhåll under lång tid. Ett arbete pågår med att skapa långsiktigt mer effektiva trafikavtal genom utvecklad samverkan mellan parterna, nedbrutna handlingsplaner i avtalen samt konsekvent uppföljning av avtalen med efterkalkyler och strategisk måluppföljning.

[2] avtal där trafikoperatören ersätts per verifierad betalande påstigande

Fyra busstrafikavtal (Norrort, Norrtälje, Nacka Värmdö, Huddinge/Botkyrka/Söderort), och trafikavtalet för Roslagsbanan upphandlas under 2019-2020 med trafikstart från 2021. Vidare kommer trafikaffärens studiefas för tunnelbanan pågå fram till omkring år 2020 gällande nytt trafikavtal med trafikstart 2023. Option finns för möjlig förlängning av bussavtal Innerstaden/Lidingö 2022, bussavtal Handen/Tyresö/Nynäshamn 2023 och spårvägsavtal Lidingöbanan/Spårväg City 2022. Nuvarande underhållsavtal UH2012 löper ut årsskiftet 2021/22. Nya avtal startar även upp inom kundtjänst, trafikmätningar och för trygghetsskapande insatser för utsatta grupper i kollektivtrafiken.

Betydande investeringar görs i spårvägar, fordon, trygghetsskapande åtgärder samt miljö- och tillgänglighetsanpassningar. De ökade investeringarna innebär bland annat ökade kapitalkostnader. Ett ökat lånebehov medför att de finansiella kostnaderna kommer att öka, vilka sin tur påverkas av marknadsräntornas utveckling. Avskrivningarna ökar också under planperioden i takt med att investeringarna färdigställs och aktiveras in i trafikförvaltningens anläggning (se vidare kapitel 3.3). När kommuner och staden investerar i närområdet hanterar trafikförvaltningen intrångsfrågor och samordnar krav, vilket redovisas som driftskostnader. Omfattningen ökar stadigt, till exempel Gullmarsplan, Slussen, och Barkarby.

1.2.4 Investeringar

Kollektivtrafiken har genomfört betydande investeringar de senaste åren och investeringstakten kommer att bestå under planperioden. Investerings- och utvecklingsbehoven (till exempel teknikutveckling) innebär ökade kostnader för kollektivtrafiken när de tas i drift.

Hanteringen av investeringsvolymen är ibland svårbedömd i tiden och flera faktorer utanför trafikförvaltningens kontroll, såsom planfrågor, upphandlingar och bygglovsprocesser, kan få stor inverkan på investeringsvolymen för ett enskilt år. Det kan bli aktuellt att vissa objekt behöver skjutas framåt i tiden alternativt att ambitionsnivån rörande kvalitets- och kapacitetsförbättringar reduceras.

Flera stora infrastrukturprojekt befinner sig i åtgärdsvals-, utrednings-, planerings- och genomförandefas, både inom och utanför Region Stockholm. Detta skapar konkurrens om de kompetenser som behövs för att utreda, planera och genomföra investeringarna hos alla parter (experter, entreprenörer, kommuner, förvaltning), vilket kan driva kostnadsökningar. I samband med större ombyggnader, eller nyproduktion av infrastruktur som är i operativ drift, ställs särskilda krav på ersättningstrafik.

Den omfattande befintliga anläggningen (bana, el, signal, fordon, IT, fastighet) måste utvecklas och förvaltas effektivt för att på kort och lång sikt möta verksamhetens behov. Att driftsätta ny infrastruktur och få den synkroniserad tillsammans med befintlig, och samtidigt tillgodogöra sig alla de nyttor den nya infrastrukturen erbjuder, ställer stora krav på organisation, kompetens och befintliga affärer.

2 Verksamhet

Trafikförvaltningen försörjer genom sitt kärnuppdrag hela regionen med kollektivtrafik, tar ansvar för systemet, och bidrar till att öka kollektivtrafikens marknadsandel. Planperioden karaktäriseras av ett omfattande arbete med utbyggnader, moderniseringar och upprustningar av kollektivtrafiken i syfte att skapa en attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem.

2.1 Strategiska och prioriterade verksamhetsförändringar

2.1.1 Tunnelbana

Tunnelbanan står inför ett betydande investeringsbehov i en övergång till en fas med fokus på såväl utveckling som vidmakthållande av ett allt äldre system.

För att nå den önskade nyttoeffekten i det utbyggda tunnelbanesystemet samt bevara det befintliga systemets nytta och effektivitet i regionen krävs, förutom uppgraderingar även fortsatt fokus på underhåll av det befintliga systemet. Uppgraderingar och ersättningsinvesteringar avser såväl stationer och bytespunkter som fordon, depåer, spåranläggningar, energisystem samt trafikstyrningssystem. Utvecklingen av tunnelbanans delsystem behöver ske på ett sätt som innebär att värdet bibehålls, nyttan av utbyggnadssträckor tryggas och de modernare fordonens fördelar tillvaratas på alla linjer. Åtgärderna behöver även beakta ökad säkerhet och trygghet i tunnelbanesystemet.

Samtliga investeringar behöver identifieras, analyseras och värderas sett till önskad effekt i hela kollektivtrafiksystemet. Trafikförvaltningens pågående systemanalys för tunnelbanesystemet, vilken avrapporterades i trafiknämnden den 14 maj, kommer att leda till en uppdaterad utvecklingsplan för tunnelbanan och därmed identifiera nödvändiga investeringar för att säkerställa tunnelbanans befintliga nytta samt de nya utbyggnadssträckornas potential. Parallellt startas ett arbete med Kollektivtrafikplan som ska tydliggöra hur den regionala kollektivtrafiken ska utvecklas på lång sikt för att uppnå de regionala målen i trafikförsörjningsprogrammet och RUFS 2050. Kollektivtrafikplanen kommer bland annat att definiera tunnelbanans och de övriga trafikslagens roller i kollektivtrafiken.

Det pågående arbetet har identifierat det omedelbara behovet av investeringar för att vidmakthålla vitala delar och komponenter i infrastruktur, trafikstyrningssystem, fordon och depåer. Inledningsvis genomförs de åtgärder som är nödvändiga för att anpassa trafikstyrningssystemet för utbyggd tunnelbana, nytt manöversystem på blå och röd linje, effektiviserad trafikledning samt livstidsförlänga gröna linjens trafikstyrningssystem. Parallellt med åtgärder för att vidmakthålla nuvarande trafik pågår även en utredning av framtidens trafikstyrningssystem.

Under 2020 trappas också trafiken med de nya fordonen C30 upp. Dessa beräknas introduceras successivt i trafik tills alla 49 fullängdståg är levererade 2022. Preliminärt ska trafikförvaltningens befintliga trafikledningscentraler flyttas till en gemensam central under 2022.

Som en följd av utbyggnaden av tunnelbanan som förvaltning för utbyggd tunnelbana utför tillkommer investeringar för anpassning av befintlig infrastruktur på och i anslutning till bytespunkter med bussterminaler i Barkarby, Nacka Centrum och Gullmarsplan samt anpassningar av trafikstyrningssystem. Arbeten med utbyggnad av den nya tunnelbanan fortsätter under 2020 och framöver med intrång i spåranläggningen som ger mer eller mindre stora konsekvenser för resenärerna. De trafikpåverkande arbetena kommer att fortsätta till 2026.

2.1.2 Pendeltåg

I planerad tågplan för 2020 förväntas inte några omfattande förändringar i trafikutbudet jämfört med tågplan 2019. Innan någon större förändring sker ska trafikförvaltningen fastställa en målbild och en trafikutvecklingstrappa för pendeltågsverksamheten fram till 2030. En mer väsentlig förändring i form av ett utökat trafikutbud genomförs därför tidigast till tågplan 2021. Omfattningen av en sådan utökning begränsas av fordonsflottans storlek och kapaciteten i infrastrukturen.

Till skillnad från exempelvis tunnelbanan är systemansvaret för pendeltågen delat mellan flera parter. Trafikförvaltningen arbetar tillsammans med berörda parter i en åtgärdsvalsstudie- och systemanalys för pendeltågssystemet. För att nå framgång med en sådan plan är det viktigt att pendeltågssystemet får en sammanhållen ledning och en tydlig målsättning, som motsvarar vad ett ensat huvudmannaskap skulle ge. Parterna är eniga om att Regionplanen, RUFS 2050, utgör utgångspunkt för systemets mål. En förutsättning för trafiken år 2030 är att 24 tåg i timmen kan köras över det centrala snittet.

Trafikverkets arbete med spårutbyggnad fortsätter, och ett gemensamt arbete pågår även mellan trafikförvaltningen, MTR och Trafikverket för att förbättra infrastrukturens tillförlitlighet och störningshanteringsförmågan i syfte att både säkerställa robusthet men också möjliggöra utökad kapacitet. Utrednings- och planeringsarbete pågår inför ett kommande inriktningsbeslut för investeringar kopplat till ERTMS, samkörbarhet och livstidsförlängning för X60-fordonsflottan och Älvsjödepåupprustningen där intentionen, villkorat beslut i trafiknämnd, är att genomförandefasen startas under 2020.

2.1.3 Lokalbanor

2020 kommer trafiken fortsatt utföras med målet att erbjuda bästa möjliga resa för ett i regionen ökat antal resenärer. På banorna genomförs under perioden löpande underhålls-/förbättrings-/utvecklingsarbeten av både större och mindre karaktär för att möta efterfrågan.

Roslagsbanans dubbelspårsutbyggnad fortsätter under 2020 och 2021 liksom arbetet med att färdigställa den nya Vallentunadepån som ska börja nyttjas 2020. Första nya

fordonet av typen X15p levereras för inledande provkörning under senare delen av 2020. Fortsatt leverans av fordon sker successivt fram till 2024. Nytt trafikavtal börjar gälla från april 2021.

För tvärbanans utbyggnad med Kistagrenen kommer entreprenader för arbeten på sträckan Bromma flygplats till Helenelund inledas under 2020. Samtidigt fortsätter pågående entreprenadarbeten på den första delsträckan från avgreningen i norra Ulvsunda till Bromma flygplats. Successiv trafikstart planeras liksom utökning av fordon för att möta ökad efterfrågan med utökat utbud.

För att utöka kapaciteten på Lidingöbanan kommer Lidingö stad att bygga en ny spårvägsbro med dubbelspår som beräknas vara klar runt 2022. Landanslutning och hållplatsläge genomförs i samband med detta. Leverans av nya fordon planeras för utökad trafik från år 2020.

På Linje 7, Spårväg City, fortsätter anpassning av Alkärrsdepån för att ta emot nya fordon samtidigt som kraftförsörjningen säkras genom utbyggnad med en ny likriktarstation ute på Djurgården.

Saltsjöbanans upprustningsarbete färdigställs under 2020 medan planeringen för utbyggnad med partiella mötesspår fortsätter. Ett genomförande av dessa är planerat till 2022. Samtidigt planeras utbytet av den uttjänta norra Danviksbron tillsammans med Stockholms stad för att kunna vara genomfört samordnat med återläggningen av Saltsjöbanans spåranläggning in till Slussen där en anpassning med ombyggnad av bytespunkten sker.

Dialog sker även med Nacka kommun om en eventuell upphöjning av Saltsjöbanan vid Nacka station för att därigenom uppnå stadsmässiga fördelar samordnat med tunnelbaneutbyggnaden.

2.1.4 Busstrafik

2020 kommer trafiken att fortsatt omfördelas för bästa möjliga effektivitet och förstärkas där det finns trängsel samt anpassas till trafikförändringarna i pendeltågstrafiken.

Nyinvesteringar i busstrafiken planeras framför allt i depåer för att skapa ytterligare kapacitet och anpassa depåerna till förnybara drivmedel och för att ersätta befintliga innerstadsdepåer. I innerstaden och på Lidingö är Frihamnen en viktig depå då den både trafikförsörjer Lidingö och är en biogasdepå. Frihamnen har bara ett tillfälligt bygglov som nyligen förlängts, men permanent bygglov eller alternativ i närområdet eller på Lidingö behövs för att trafikförsörja Lidingö. Tomteboda kommer att ersätta Hornsberg under planperioden.

Slussen är en viktig knutpunkt som har nått en kritisk gräns för busstrafiken. Byggandet av bussterminalen i Katarinaberget fortsätter liksom arbetet med brukarspecifik inredning.

2.1.5 Sjötrafik

I mars 2019 skrev trafikförvaltningen kontrakt med Blidösundsbolaget gällande utförandet av skärgårdstrafik Stockholms mellanskärgård, avtalsområde E39B. Blidösundsbolaget kommer därmed att köra trafik i Stockholms mellanskärgård från och med slutet av 2019 och som längst till och med år 2028. I uppdraget ingår trafikdrift och underhåll av WÅAB:s fartyg, inklusive service ombord. Detta är den tredje upphandlingen för området E39, vilket innebär att 3 av 4 avtalsområden i E39 nu är upphandlade och klara.

Upphandling av trafikledning och operativa tjänster inom sjötrafiken pågår och blir klart hösten 2019. Upphandling av helikoptertrafik 2020 pågår. Erfarenheter och lärdomar från tidigare sjötrafikupphandlingar ska bearbetas i syfte att kunna användas i kommande upphandlingar för att nå måluppfyllelse med bibehållen kundnöjdhet och ökad kostnadseffektivitet i skärgårdstrafiken.

Region Stockholm har ett miljöprogram med ambitioner att minska klimatpåverkan. Inom länet finns en kollektivtrafik med en hög andel spårbunden trafik, vilket är ett klimatsmart fortskaffningsmedel. Ett mål för att bidra till att minska klimatförändringarna är att kollektivtrafiken ska ha 95 procent förnybar energi år 2021. En del i det arbetet är att hitta fossilfria bränslen till sjötrafiken. Från 2020 kommer sjötrafiken, som i ett led att minska miljöpåverkan, att öka andelen HVO i bränslet från 20 procent till 50 procent. År 2022 kommer andelen HVO att öka till 90 procent.

För sjötrafikutvecklingen på längre sikt genomför trafikförvaltningen en utredning som syftar till att visa på ett samlat behov för trafiken.

2.1.6 Övrigt

IT/Digitalisering

Stockholms läns invånare hör till de mest digitaliserade i världen och det leder till förväntningar på ett rikt utbud av tjänster som vägleder dem till och i kollektivtrafiken och som gör biljetthanteringen enkel och överskådlig. Digital teknik möjliggör ett effektivare och mer proaktivt underhåll av infrastruktur och fordon.

Trafikförvaltningen deltar med sina tjänster i ett ekosystem av tjänster som ger länets invånare möjlighet att miljövänligt och effektivt kunna förflytta sig mellan bostad, arbete och fritidsaktiviteter. Numera utvecklas dessa tjänster på ett kunddrivet sätt där många aktörer samverkar.

Trafikförvaltningen har fattat beslut om att ersätta befintligt biljettsystem med ett nytt. Biljettförsäljning ska framöver kunna erbjudas i flera kanaler, både trafikförvaltningens egna och via andra. Genom att via så kallade digitala återförsäljare kunna tillhandahålla biljetter genom mobilitetstjänster ska förutsättningar skapas för att locka nya resenärer.

Det är angeläget att tidsplanen för utveckling av det nya biljett- och betalsystemet hålls och att det befintliga systemet kan avvecklas i takt med att nya tjänster lanseras.

Projektets utformning är inriktat på att hantera och minska risker. Trafikförvaltningen arbetar under perioden med flera insatser för att fördjupa förmågor som krävs för att kunna driva den digitala transformationen. Utvecklingsarbetet förutsätter, förutom nya personella resurser, att nya arbetssätt utvecklas och etableras. Processer kommer att förfinas, dokumenteras och länkas samman med trafikförvaltningens huvudprocesser. Sätt att mäta framstegen kommer att utvecklas.

Trafikförvaltningens trafikinformationssystem står för en generationsväxling där avtal och system behöver bytas ut för att kunna möta de behov och förväntningar som resenärerna har på att kunna planera och genomföra sin resa från dörr till dörr. Trafikinformationen behöver bli mer individuell, finnas vid rätt tid med korrekt information och det är särskilt viktigt i stört läge. Arbetet med detta startar upp 2019 och kommer under perioden till 2022 vara under utveckling med ett flertal leveranser utmed vägen.

Fastighet
Inom fastighetsområdet kommer trafikförvaltningens processer ytterligare att förbättras vilket medför effektivare arbetssätt med beställning av planerat underhåll och således en bättre planering och uppföljning av driftbudgeten. Dessutom kommer en fortsatt satsning på planerat underhåll 2020 med planår, för att hantera ett uppdämt behov av underhåll – det vill säga en ackumulerad underhållsskuld. Det medför att SL:s fastigheter blir mer driftsäkra, får en ökad trivsel samt bidrar till en bättre resenärsupplevelse. För att utveckla såväl service som intäkter i kollektivtrafiken ska möjligheten till exempelvis butiker, kiosker, källsortering och reklam i anslutning till kollektivtrafiken utvecklas.

Underhåll och kapacitetshöjande åtgärder
Den löpande förvaltningen av den befintliga och driftsatta anläggningen inom bana, el, signal, tele (BEST), påverkas i hög grad av pågående arbeten och förändringar samt av så kallade intrång från exploatering som pågår i spårtrafikanläggningarnas närhet. Trafikförvaltningen arbetar med ett stort antal kvalitetshöjande åtgärder inom spårtrafikanläggningen och driver alltmer aktivt underhållet av infrastruktur inom tunnelbanan, lokalbanorna samt pendeltågsdepåer. Ett led i detta är en mer effektiv uppföljning genom inspektion och kontroll av utförda arbeten.

Under budgetperioden pågår implementering samt uppbyggnad av digitaliserade informationshanteringsprocesser med tillhörande system såsom asset managementsystem, tekniskt informationssystem, tillträdeshanteringssystem, larmahanteringssystem samt felrapporteringssystem. En digitaliserad anläggningsstruktur integrerat med ett underhållssystem ger, med metoder och arbetssätt för en aggregerad information av anläggningen, förutsättningar för effektivare arbetssätt. Det ger bättre kunskap om dess tillstånd, kostnad för att byta komponenter och när så behöver ske kopplat till användningen av anläggningen. Ett nytt sätt att arbeta med underhåll kommer på sikt att kunna utvecklas som innebär att trafikförvaltningen går från förebyggande och avhjälpande underhåll till datadrivet prediktivt underhåll. Effekten blir då högre kostnadseffektivitet, bättre tillförlitlighet

och färre trafikstörande incidenter. Behov av kompetenskomplettering finns inom området dataanalys.

Spårvägsmuseet
Under 2020 öppnar Spårvägsmuseet i nya lokaler i Norra Djurgårdsstaden. Spårvägsmuseet riktar sig till alla invånare och är särskilt populärt bland barn och skolelever. Varje år besöker över 100 000 personer museets lokaler. I det nya museet ska historia och framtid mötas, både i utställningens berättelse och i byggnadens arkitektur.

Särskild resultatenhet inrättas inom AB Storstockholms Lokaltrafik för utbyggnaden av tunnelbanan.
En utredning beslutad av regiondirektören, vad gäller verksamhetsrisker, redovisnings- och skattefrågor i samband med övertagande av förvaltning för utbyggd tunnelbanas anläggningar, har genomförts inom ramen för en arbetsgrupp bestående av representanter från regionledningskontoret, förvaltning för utbyggd tunnelbana och trafikförvaltningen. Utredningen syftar till att ge en helhetsbild av riskerna på kort och lång sikt när de nya tunnelbaneanläggningarna integreras i befintliga anläggningar. Ett tjänsteutlåtande har tagits fram baserat på utredningens rekommendationer som föreslår att en särskild resultatenhet inrättas inom AB Storstockholms Lokaltrafik för utbyggnaden av tunnelbanan.

2.2 Förändringar av investeringsplanen

2.2.1 Investeringsplan 2020-2029

Investeringsvolymen uppgår till 50 854 mkr åren 2020-2029, en ökning med 1 706 mkr i relation till fullmäktigebeslutad ram för år 2019-2028 och med tyngdpunkt på de inledande åren. En viss förskjutning av investeringar har skett från tidigare år till nuvarande planperiod. Skälen är bland annat förskjutningar i detaljplaner och produktionsstarter samt svårigheter att upphandla kvalificerade entreprenörer. Nya objekt och en ambitionshöjning av befintliga objekt, tillsammans med en kraftfull satsning av underhåll (ospecificerade objekt), förklarar ytterligare de ökade investeringsutgifterna. Exempel på ospecificerat underhåll under planperioden är underhåll av depåer och stationer, modernisering av Roslagsbanans fordon, renovering av fartyg och kajer, signalsystem i spåranläggningen, elförsörjning och reservkraftverk, banunder- och överbyggnad, samt resenärsservice och driftsstöd.

År 2020 är den budgeterade investeringsutgiften 7 372 mkr, varav en tredjedel utgörs av ersättningsinvesteringar.

Kommande år genomför Region Stockholm historiskt stora investeringar i Stockholmsregionens kollektivtrafik för att möta den växande regionen. För den kommande perioden 2020–2029 kommer kollektivtrafiken ha omfattande behov för att säkerställa både en väl fungerande kollektivtrafikanläggning och en ökad tillgänglighet. En förutsättning för att uppnå en ekonomiskt hållbar kollektivtrafikutveckling är ett systematiskt arbete med underhåll och

ersättningsinvesteringar samt fortsatta satsningar på kapacitetsförstärkningar, framkomlighet, säkerhet, trygghet och mer miljövänliga lösningar.

Regionen utvecklas genom ett flertal investeringar under planperioden. Investeringsprojekt som Roslagsbanans utbyggnad, Bussterminal Slussen, Tvärbanan till Kista, fordonsanskaffning Spårväg City, Bussterminal Haninge, fordon C30 till tunnelbanesystemet med flera bidrar till kollektivtrafikens mål genom att tillgänglighet, turtäthet, och trygghet ökar samt att trängsel åtgärdas.

Indikationer finns att investeringsutgiften för Bussterminal Slussen och den överenskomna ramen inte kan hållas. Dialog pågår med Stockholms Stad om hur den utökade investeringsutgiften ska hanteras.

Förvaltning för utbyggd tunnelbana bygger ut tunnelbanan mot Barkarby, Nacka och Arenastaden. Trafikförvaltningen fortsätter arbeta tillsammans med förvaltning för utbyggd tunnelbana för att uppnå Region Stockholms åtagande enligt 2013 års Stockholmsöverenskommelse med utbyggd tunnelbana samt de följdinvesteringar som därmed tillkommer i hela tunnelbanesystemet inklusive bytespunkter, nya bussterminaler och anpassning av trafikstyrningssystem. Under planperioden utvecklas nya bytespunkter i Barkarby, Nacka och Gullmarsplan i syfte att komplettera den utbyggda tunnelbanan och skapa ett kollektivtrafiksystem som möter det ökande resandet i regionen. Vid Gullmarsplan behöver en ny bytespunkt utvecklas eftersom utbyggnaden av Blå linjen söderut påverkar biljetthall och bussterminal genom ett nytt hisschakt. Det finns också behov av upprustning i befintlig anläggning. Gullmarsplans bytespunkt behöver dimensioneras för att möta den framtida resandeefterfrågan och samplaneras med den stadsutveckling som pågår i Söderstaden. God samverkan med Stockholms stad är därför av särskild vikt i det fortsatta planeringsarbetet.

Enligt Sverigeförhandlingens ramavtal startar genomförandeprojekt för tunnelbanan Fridhemsplan-Älvsjö år 2022, för Spårväg syd år 2024 och för Roslagsbanan år 2026.

Indikationer kring behovet av trafikinvesteringar 2020–2029 visar på utökat behov för tillkommande investeringar som resultat av utbyggd tunnelbana och Sverigeförhandlingen samt en utökad ambition och utgifter inom bland annat Slussen.

Till det kommer ett ökat behov av underhåll och ersättningsinvesteringar för att upprätthålla anläggningens säkerhet, funktion och värde. Ersättningsinvesteringar omfattar bland annat teknisk upprustning och modernisering av banor och fordon, anpassning av depåer till förnybara drivmedel, satsning på hissar och rulltrappor och åtgärder för att öka trygghet och säkerheten i kollektivtrafiken. Därutöver finns behov av ersättningsinvesteringar som möter digitaliseringens framväxt till exempel behovet av skräddarsydd trafikinformation och förbättrad möjlighet för resenärer att köpa och hantera biljetter.

Trafiknämnden har fattat beslut om att ersätta befintligt biljettsystem med ett nytt. Avtalen för befintligt system går ut 2023 och begränsningarna i befintligt system börjar bli påtagliga. Ett program har etablerats för att genomföra systemskiftet. Biljettförsäljning ska framöver kunna erbjudas i flera kanaler, både trafikförvaltningens

egna och via andra. Genom att via så kallade digitala återförsäljare kunna tillhandahålla biljetter genom mobilitetstjänster ska förutsättningar skapas för att locka nya resenärer.

I väntan på att en överenskommelse träffats och en långsiktig inriktning för kollektivtrafikförsörjningen fastställts, behöver ett fortsatt arbete göras för att säkerställa att en ändamålsenlig kollektivtrafikförsörjning av Norra Djurgårdsstaden inkluderas i den pågående planläggningen av området.

3 Ekonomiska förutsättningar

3.1 Långsiktiga ekonomiska förutsättningar

Kollektivtrafiken utgör ett vitalt intresse för Stockholmsregionen och dess framtida utveckling. För att uppnå Region Stockholms vision, *En attraktiv, hållbar och växande Stockholmsregion med frihet för invånarna att själva forma sina liv och fatta avgörande beslut*, krävs att kollektivtrafikens kvalitet och kapacitet utvecklas och förstärks. Morgondagens krav på kollektivtrafiken i den snabbt växande Stockholmsregionen förutsätter en långsiktig planering som är genomförbar både verksamhetsmässigt och med bibehållen ekonomisk balans. Verksamhetens kostnader bygger på långsiktiga ekonomiska beslut av såväl trafikavtal, planering av underhåll som stora investeringsbeslut varför lång framförhållning krävs i den ekonomiska planeringen.

Budgetunderlag 2020 tar sin utgångspunkt i den av Regionfullmäktige beslutade budget 2019 med planår.

För att möta kraven på en väl utbyggd kollektivtrafik ökar investeringarna under budget- och planperioden. Dessa avser spårvägar, nya fordon, trygghetsskapande åtgärder samt miljö- och tillgänglighetsanpassningar. Flera stora satsningar pågår för att bygga ut och utveckla kollektivtrafiken i länet inom ramen för exempelvis förvaltning för utbyggd tunnelbanas utbyggnad av tunnelbanan, Sverigeförhandlingen, Tvärbanan och Roslagsbanan.

Stora anläggningar som inom planperioden aktiveras och en fortsatt hög investeringstakt gör att avskrivningskostnaderna kommer att öka. Utbyggnaden medför också ett ökat lånebehov vilket ökar förvaltningens räntekostnader. Därtill kommer ökade driftkostnader till följd av en större anläggning, ett ökat trafikutbud samt bevakning av annan parts byggande i närområdet.

I samband med att flera stora anläggningar tas i drift ligger således utmaningar i nya effektiviseringar av verksamhetskostnader. De budgeterade ramarna för 2020 och framåt förutsätter ett kontinuerligt arbete med effektiviseringar och rationaliseringar och en ökad kostnadseffektivitet i planeringen, utvecklingen och genomförandet av befintlig och tillkommande trafik.

För att uppnå god kvalitet på effektiviseringar i trafiken krävs en lång framförhållning med kommuner och trafikoperatörer. Avtalskonstruktionerna med trafikoperatörer medför svårigheter att genomföra hastigt påkomna effektiviseringar utan att samtidigt göra avkall på önskad kostnadseffektivitet och tillfredställande leverans av trafik.

Trafikförvaltningen har möjlighet att genomföra effektiviseringar inom ramen för den konkurrensutsättning som sker i upphandlingar. I nya affärer kan trafikförvaltningen skapa effektiva incitamentsstrukturer och sätta kvalitetskrav på en nivå som är ekonomiskt hanterbara. En omförhandling av redan överenskomna kvalitetsnivåer i

befintliga kontrakt är mer ineffektivt då det sker utan konkurrens och är relativt trögrörligt.

Resultatkravet för trafikförvaltningen är i Region Stockholms budget 2019 angett till 400 mkr per år för perioden 2020-2022.

För att möta resultatkravet och samtidigt nå ett trafikutbud med hög ambitionsnivå krävs intäktsförstärkningar. Sådana kan ske genom ökat verksamhetsanslag, justerade biljettpriser, ökade övriga intäkter eller genom en kombination av dessa. Om ingen intäktsförstärkning sker kommer ytterligare effektiviseringar och sannolikt neddragningar i framför allt trafikverksamheten att behöva genomföras. Löpande arbete med att effektivisera trafikförvaltningens organisation pågår och får effekt under budgetåret. Besparingsprogram inom den köpta trafiken samt drift och underhåll får stora konsekvenser på befintligt trafikutbud och upprustning av befintlig anläggning. Processer för att ställa om trafik och underhåll eller minska nyinvesteringstakten är långa, varför några större effekter inte uppnås på kort sikt.

I en preliminär rapport från regionledningskontoret indikeras ett ökat resultatkrav för trafiknämnden/trafikförvaltningen med nya nivåer om totalt 438 mkr 2020, 485 mkr 2021 och 475 mkr 2022. Resultatkravet höjdes i Region Stockholms budget 2019 till 400 kr, från tidigare års nivå på 250 Mkr det vill säga med 150 Mkr (~ 40%). Den nya föreslagna resultatnivån bedöms ej kunna nås utan införande av ett omfattande besparingsprogram, vars konsekvenser beskrivs ovan.

3.2 Åtgärder och prioriteringar för en ekonomi i balans

Det växande kollektivtrafiksystemet innebär fortsatt höga krav på ekonomisk hushållning och ett kontinuerligt effektiviseringsarbete för att klara av att i framtiden hantera de kostnader som följer av dagens och morgondagens investeringar. Under 2019 har ett arbete gjorts som bland annat säkrar att en effektivisering av trafikförvaltningens beställarorganisation, motsvarande 2 procent eller 25 mkr från år 2020, genomförs och att resurserna används effektivt.

För att uppnå resultatkravet om 400 mkr har kostnader för drift och underhåll justerats ned i relation till det av verksamheten äskade behovet, och ligger i budget 2020 med planår på samma nivåer som under 2018. Det arbete som pågår med konsultväxling och som tillsammans med andra insatser syftar till att minska konsultanvändningen, kommer också att fortsätta.

Trafikförvaltningen kommer också fortsätta arbetet att stärka systemstöd, datahantering och analyskapacitet för att säkerställa kvalitetsmässigt goda beslutsunderlag vilket också bidrar till en ökad effektivitet i verksamheten och dess leveranser.

3.3 Resultaträkning

Resultaträkning Mkr	Utfall 2018	Budget 2019	Budget 2020	Budget 2021	Budget 2022	Budget 2023
Anslag och biljettintäkter	17 546	18 112	18 892	19 622	20 328	20 966
Uthyrning fordon	1 406	1 387	1 387	1 428	1 451	1 410
Uthyrning lokaler	774	816	853	971	1 020	1 026
Reklamintäkter	355	352	366	360	360	360
Övriga intäkter	1 324	1 276	1 107	1 214	1 220	1 220
Verksamhetens intäkter	**21 405**	**21 943**	**22 605**	**23 595**	**24 379**	**24 982**
Personalkostnader	-748	-854	-896	-908	-925	-941
Köpt landtrafik (SL)	-12 350	-13 085	-13 665	-14 329	-14 922	-15 304
Köpt färdjänsttrafik (Ftj)	59	0	0	0	0	0
Köpt sjötrafik (WÅAB)	-352	-363	-400	-458	-488	-436
Drift och underhåll	-2 111	-2 387	-2 170	-2 118	-2 101	-2 101
Övriga kostnader	-1 997	-1 018	-984	-994	-882	-870
Verksamhetens kostnader	**-17 499**	**-17 707**	**-18 115**	**-18 807**	**-19 318**	**-19 652**
Avskrivningar	-3 205	-3 302	-3 524	-3 789	-3 986	-4 191
Finansnetto	-189	-534	-566	-599	-675	-739
Resultat	**512**	**400**	**400**	**400**	**400**	**400**

En teknisk justering av verksamhetsanslaget föreslås varvid 19 mkr omfördelas från trafiknämnden till färdtjänstnämnden kopplat till avskrivningar som flyttas till färdtjänstnämnden (ej inarbetat i nuvarande budgetunderlag).

Personalkostnaderna baseras på antal årsarbetare för perioden 2020-2023 dvs 908. Lönekostnaderna inom trafikförvaltningen beräknas öka med 2,0 procent, kopplat till den årliga lönerevisionen. Risk för löneglidning finns då arbetsmarknaden är överhettad i de kompetensområden där rekryteringsbehovet är som störst, exempelvis IT, fastighet och upphandling.

Kostnader för köpt trafik ökar med i genomsnitt 4,0 procent per år. Trafikavtalen är ofta knutna till indexkorgar. De största indexbeloppen återfinns inom SL-trafiken och utgör mer än en miljard kronor. Inom busstrafiken består index huvudsakligen av index för arbetskostnad och drivmedel, där själva indextalet i relation till medelvärdesprognos 2019 antas öka med 3,0 procent för arbetskostnad , 7,0 procent för HVO och 5,0 procent för övriga drivmedel (t.ex diesel och etanol, och fordonsgas). Inom tunnelbana och järnväg är indexutvecklingen i snitt 2,9 procent.

Verksamhetskostnaderna (inklusive kostnader köpt trafik men exklusive kapitalkostnader) ökar med i genomsnitt 2,6 procent per år, vilket ska jämföras mot det mål om max 3,3 procent som enligt Region Stockholm är förenlig med god ekonomisk hushållning.

Kapitalkostnaderna ökar med 6 procent per år i genomsnitt drivet av en hög aktiveringstakt på investeringar. Räntekänsligheten är beräknad som effekten av om ränteläget stiger med en procentenhet. Det rådande ränteläget är för närvarande lågt

och bidrar till ett lågt finansnetto. Framtida högre ränteläge kommer att ha en betydande negativ resultateffekt. För lånen innebär effekten av en procentenhets ränteförändring en kostnadsökning med cirka 140 mkr 2020. Ett lägre ränteläge innebär motsvarande möjlighet till lägre kostnad.

3.4 Balansräkning

mkr

Balansräkning	Utfall 2018	Budget 2019	Plan 2020	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023
Anläggningstillgångar	61 702	64 447	68 383	71 789	74 768	76 870
- varav andelar i dotterbolag						
Omsättningstillgångar	4 077	2 865	3 081	3 231	3 831	3 931
- varav kassa och bank	1 735	623	839	989	1 589	1 689
SUMMA TILLGÅNGAR	65 779	67 312	71 465	75 021	78 599	80 801
Eget kapital	7 990	8 274	8 676	9 076	9 476	9 876
Avsättningar	1 000	1 010	1 000	1 003	1 005	1 005
Skulder	56 789	58 028	61 789	64 942	68 118	69 920
- varav långfristiga skulder	47 103	48 967	52 412	55 105	58 628	60 747
- varav kortfristiga skulder	9 686	9 061	9 377	9 837	9 490	9 173
SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL	65 779	67 312	71 465	75 021	78 599	80 801

4 Mål och indikatorer

Trafikförvaltningen föreslår nedan målnivåer för 2020 för indikatorerna inom målområdet Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem. Eventuella förändringar avseende resultatkrav och investeringsplan i Region Stockholms budget innebär att målnivåerna behöver ses över.

De största utmaningarna för 2020 är trygga resenärer och ökat kollektivt resande (genomsnittligt antal påstigande och kollektivtrafikensandel av de motoriserade resorna).

Mål och indikator		Utfall 2017	Utfall 2018	Mål 2019	Mål i TFP 2020	Mål 2020	Mål TFP 2030
ATTRAKTIV KOLLEKTIVTRAFIK I ETT HÅLLBART TRANSPORTSYSTEM							
Attraktiva resor							
Nöjda resenärer - allmän kollektivtrafik		82 %	80%	≥ 75 %	≥ 78 %	78%	≥ 80 %
Nöjda resenärer - allmän skärgårdstrafik		97 %	96%	≥ 91 %	≥ 96 %	96%	≥ 96 %
Trygga resor							
Andel resenärer som känner sig trygga i allmän kollektivtrafik på land och med pendelbåtar		70 %	72%	≥ 78%	≥ 79%	≥ 79 %	≥ 84 %
Effektiva resor							
Kostnad per personkilometer, SL-trafiken		3,24	3,24	≤ 3,32 kr		≤ 3,35 kr	
Tusentals genomsnittligt påstigande en vanlig vardag (kollektivtrafik på land)		2 744	2 814	≥ 2 936		≥ 3037	
Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna		-	-	≥ 51,0%	≥ 51,5%	≥ 51,5%	≥ 54%
Procentuell måluppfyllnad enligt miljöprogram	NY		40%	60%		80%	
Procentuell måluppfyllnad för miljömål i trafikförsörjningsprogrammet	NY		50%	54%		58%	100%
Tillgänglig och sammanhållen region							
Fullt tillgänglig linje eller bytespunkt [1)]	NY		71%	76%	80%	80%	100%

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

Två nya indikatorer föreslås också inom målområde Effektiva resor, dessa är ”Procentuell måluppfyllnad i miljöprogram” och ”Procentuell måluppfyllnad för miljömål i trafikförsörjningsprogram”. Dessa ersätter indikatorn ”Andel förnybar energi i kollektivtrafiken” som utgår. Andel förnybar energi i kollektivtrafiken ingår som en del i de nya indikatorerna.En ny indikator föreslås inom målområdet Tillgänglig och sammanhållen region, denna är ”Fullt tillgänglig linje eller bytespunkt” och ersätter ”Busstrafik, fungerande automatiskt inre utrop” som utgår. Indikatorn ”Fullt tillgänglig linje eller bytespunkt” finns med i det regionala trafikförsörjningsprogrammet (TFP). Att stora bytespunkter upplevs enkla och trygga är en förutsättning för att resenärer ska kunna genomföra resan från påstigningspunkt till destination.

SL Koncernen

Resultaträkning SL Mkr	Utfall 2018	Budget 2019	Budget 2020	Avvikelse BU20 - BU19	Förändring BU20/ BU19
Verksamhetsanslag och biljettintäkter	17 025	17 641	18 161	520	2,9%
Uthyrning fordon	1 406	1 387	1 387	0	0,0%
Uthyrning lokaler	777	814	851	37	4,5%
Reklam	355	352	366	14	4,0%
Övriga intäkter	1 202	1 070	984	-86	-8,0%
Verksamhetens intäkter	**20 765**	**21 264**	21 749	**485**	**2,3%**
Personalkostnader	-15	-22	-25	-3	13,6%
Köpt trafik	-12 398	-13 136	-13 706	-570	4,3%
Drift och underhåll	-1 930	-2 194	-1 952	242	-11,0%
Övriga kostnader	-2 774	-1 895	-1 829	66	-3,5%
Verksamhetens kostnader	**-17 117**	**-17 247**	-17 512	**-265**	**1,5%**
Avskrivningar	-3 021	-3 126	-3 320	-194	6,2%
Finansnetto	-148	-491	-517	-26	5,3%
Resultat	**479**	**400**	**400**	**0**	

Balansräkning	Utfall 2018	Budget 2019	Plan 2020	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023
Anläggningstillgångar	56549	59197	62292	65391	68007	69788
- varav andelar i dotterbolag						
Omsättningstillgångar	3604	2700	2723	2873	3473	3573
- varav kassa och bank	1454	550	573	723	1323	1423
SUMMA TILLGÅNGAR	60153	61897	65015	68264	71480	73361
Eget kapital	7778	8180	8580	8980	9380	9780
Avsättningar	974	400	974	977	979	979
Skulder	51401	51401	47303	50148	52975	54472
- varav långfristiga skulder	42156	44071	46482	48868	52029	53827
- varav kortfristiga skulder	9245	8663	8979	9440	9093	8776
SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL	60153	61897	65015	68264	71480	73361

Investeringar, mkr	Utfall 2018	Budget 2019	Plan 2020	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023
Strategiska investeringar	4515	3968	4 575	4546	3984	3367
Ersättningsinvesteringar	1737	1728	2 313	2137	2420	2408

Waxholmsbolaget

Resultaträkning WÅAB Mkr	Utfall 2018	Budget 2019	Budget 2020	Avvikelse BU20 - BU19	Förändring BU20/ BU19
Verksamhetsanslag och biljettintäkter	429	460	498	38	8,3%
Uthyrning fordon				0	0,0%
Uthyrning lokaler	1	1	1	0	0,0%
Reklam				0	0,0%
Övriga intäkter	98	95	102	7	7,4%
Verksamhetens intäkter	**528**	**556**	**601**	**45**	**8,1%**
Personalkostnader	0	-1	-1	0	0,0%
Köpt trafik	-355	-363	-399	-36	9,9%
Drift och underhåll	-108	-111	-117	-6	5,4%
Övriga kostnader	-24	-27	-26	1	-3,7%
Verksamhetens kostnader	**-487**	**-502**	**-543**	**-41**	**8,2%**
Avskrivningar	-51	-52	-56	-4	7,7%
Finansnetto	-2	-2	-2	0	0,0%
Resultat	**-12**	**0**	**0**	**0**	

Balansräkning	Utfall 2018	Budget 2019	Plan 2020	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023
Anläggningstillgångar	463	459	498	490	526	575
- varav andelar i dotterbolag						
Omsättningstillgångar	64	64	64	64	64	64
- varav kassa och bank	23	23	23	23	23	23
SUMMA TILLGÅNGAR	527	523	562	555	590	640
Eget kapital	52	39	52	52	52	52
Avsättningar	13	27	13	13	13	12
Skulder	463	458	497	490	526	576
- varav långfristiga skulder	288	284	322	315	351	401
- varav kortfristiga skulder	175	174	175	175	175	175
SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL	527	523	562	555	590	640

Investeringar, mkr	Utfall 2018	Budget 2019	Plan 2020	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023
Strategiska investeringar	32	14	15	6	48	63
Ersättningsinvesteringar	15	34	39	42	42	42

Detta budgetunderlag inför Region Stockholms mål och budget 2020 med plan för åren 2021–2023 samt förslag till investeringsbudget 2020 och investeringsplan för 2020–2029 har nämnd-/styrelsebehandlats 2019-06-18.

2019-06-05

Caroline Ottosson
Förvaltningschef trafikförvaltningen

Catarina Strömsten
Ekonomidirektör

Bilagor:
Bilaga 1 Investeringsplan 2020-2029
Bilaga 2 Bedömning av resultatpåverkan kopplat till investeringsobjekt
Bilaga 3 Prioritering och riskbedömning investeringar
Bilaga 4 Riskanalys
Bilaga 5 Objektsbeskrivning för objekt beslut kommande budgetperioder

Region Stockholm

Mkr	LS-nr	Status	Prioritet nya objekt[3]	Total investeringsutgift: Förslag till ny total utgift	Total investeringsutgift: Fastställd total utgift enligt budget 2019	Total investeringsutgift: Ackumulerad förbrukning tom 2018-12-31	Investeringsutgifter: Budget 2019	Prognos 2019	Budget 2020	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027	Plan 2028	Plan 2029
1. Investeringar Trafiknämnden																		
1.1. Genomförandebeslut tidigare beslutade av landstingsfullmäktige																		
1.1.1 Nyinvesteringar > 100 mkr																		
Program Roslagsbanans utbyggnad	LS 2016-0526	Pågående		9 643,8	9 651,1	6112,2	1365,1	835,3	709,5	427,6	627,1	534,1	388,4	4,7	4,9			
Program Bussdepåer	LS 1409-1055	Pågående		4 048,3	3 816,7	2464,2	494,7	568,3	368,2	141,3	134,9	275,9	94,6	0,9				
Program Slussen	LS 1403-0374	Pågående		438,6	369,5	280,1	22,8	114,3	40,2	4,0								
Program Röda linjens uppgradering	LS 1201-0191	Pågående		10 710,0	13 261,0	5314,5	1087,9	891,2	1514,2	1410,3	742,7	298,0	539,1					
Program Tvärbana Norr Solnagrenen	LS 0809-0803	Pågående		5 541,1	5 528,6	5437,3	25,0	53,7	29,3	20,8								
Program Spårväg City	LS 2015-0039	Pågående		2 932,3	2 949,2	2818,8	65,8	35,5	77,0	1,0								
Program Tvärbana Norr Kistagrenen	LS 2016-1027	Pågående		4 936,2	4 937,0	677,4	696,3	689,1	985,8	1194,1	809,7	371,7	156,9	51,6				
Program Saltsjöbanan	LS 2017-1587	Pågående		1 835,1	1 670,5	1250,1	45,4	77,5	38,8	148,8	167,2	25,4	64,2	59,0	4,2			
Bussterminal Slussen	LS 2016-1034	Pågående		1 891,0	1 891,0	616,0	222,2	222,2	432,6	259,9	232,7	127,6						
Bussterminal Slussen brukarspecifik inredning	LS 2018-1215	Pågående		234,6	180,2	7,9	20,0	11,2	14,5	44,7	102,5	53,7						
SL Lås	LS 1312-1601	Pågående		400,9	402,0	286,7	75,6	68,7	45,5									
1.1.2 Ersättningsinvesteringar > 100 mkr																		
Nya Spårvägsmuseet	LS 2017-0278	Pågående		180,0	180,0	35,6	100,7	106,2	38,2									
Handen Bussterminal	LS 1403-0399	Pågående		230,0	185,1	93,9	53,9	73,8	62,3									
Fordon SpvC - nya A35 fordon	LS 2016-1033	Pågående		192,0	191,7	45,0	144,4	2,8	144,1									
C20 - uppgradering	LS 1040-0543	Pågående		1 453,1	1 367,0	317,4	199,0	157,1	378,8	361,9	231,7	6,4						
Lilla Lidingöbron	SL 2018-0325	Pågående		131,9				21,6	32,9	37,2	40,2							
Lågfrekvent underhåll Pendeltåg X60	LS 2016-0527	Pågående		449,0	535,2	406,2	16,5	15,3	27,4									
Utbyte av hissar och rulltrappor	LS 1403-0399	Pågående		1 500,0	1 500,0	513,7	195,9	182,4	167,1	209,8	191,6	121,9	106,8	6,5	0,3			
1.1.3 Ospecificerade objekt < 100 mkr																		
Nyinvesteringar				na	na	na	72,5	359,9	471,3	367,2	320,7	272,6	249,1	244,1	245,3	236,2	239,3	208,2
Ersättningsinvesteringar				na	na	na	800,0	840,5	1375,5	676,2	849,4	1075,8	1094,5	1444,3	1333,3	1369,1	1184,5	1330,1
Summa beslutade investeringar Trafiknämnden				**46 748,0**	**48 615,8**	**26 676,9**	**5 703,5**	**5 326,8**	**6 953,4**	**5 304,7**	**4 450,2**	**3 163,1**	**2 693,4**	**1 811,0**	**1 587,9**	**1 605,3**	**1 423,8**	**1 538,3**
1.2 Nya objekt																		
1.2.1 Nyinvesteringar > 100 mkr																		
Inriktningsbeslut																		
Saltsjöbanan upphöjning	LS 2018-0475	Planeras	2,0	540,3	246,2	11,0	12,7	4,7	24,5	200,0	200,0	100,0						
Bussterminal Barkarby	LS 2017-0545	Planeras	6,5	120,0	121,0	3,2	4,1	2,0	1,0	1,5	1,5	51,5	50,0	9,3				
Bussterminal Nacka Centrum	LS 2016-0625	Planeras	6,5	520,1	520,0	6,3	3,1	11,8	5,0	15,0	55,0	55,0	100,0	100,0	80,0	58,5	30,0	3,5
Utredningsbeslut																		
Tonnage för Pendelbåt och Skärgårdstrafik	LS 1403-0399	Utreds	4,5	293,0	293,0	1,6			3,0	4,0	75,0	154,0	55,4					
Bytespunkt Gullmarsplan	LS 2018-0476	Utreds	6,0	301,2	301,2	12,0	7,5	14,1	7,5	7,5	16,2	16,0	46,3	52,5	46,4	56,3	26,5	
Anpassning trafikstyrningssystem bef. Tunnelbana		Utreds	7,0	850,0	229,4	5,9	6,0	20,0	50,0	150,0	160,0	170,0	165,0	65,0	40,0	24,1		
Övergripande utredningar till befintligt system		Utreds	6,5	160,0	160,0	0,7	3,0	8,0	10,0	20,0	28,0	20,0	20,0	20,0	20,0	13,3		
Samkörbarhet	LS 2018-0724	Utreds	5,5	447,0	447,0	0,1	7,5	7,5	45,0	70,0	100,0	100,0	100,0	24,4				
Ny färjeterminal Skeppsbrokajen	tidig. ospec.	Utreds	6,5	126,1	95,0	2,1		7,6	8,8	2,7	45,3	59,7						
Stomlinje Söderort-Nacka		Ej beslutat	4,5	7,0				0,5	5,0	1,5								
Nockebybanan ersättning till Akka 4		Ej beslutat	6,0	475,0	5,3		2,4	0,3	1,5	2,5	3,0	4,0	50,0	150,0	200,0	63,7		
Kollektivtrafik Norra Djurgårdsstaden		Ej beslutat	4,5	30,0	32,0		8,0		6,0	10,0	12,0	2,0						

Mkr	LS-nr	Status	Prioritet nya objekt[3]	Total investeringsutgift: Förslag till ny total utgift	Fastställd total utgift enligt budget 2019	Ackumulerad förbrukning tom 2018-12-31	Investeringsutgifter: Budget 2019	Prognos 2019	Budget 2020	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027	Plan 2028	Plan 2029
Framtida trafikstyrningssystem		Ej beslutat	5,0	32,0				3,9	3,1	6,0	10,0	9,0						
Pendeltåg depå ny		Ej beslutat	4,5	750,0	20,0		3,6		1,0	15,0	100,0	200,0	200,0	150,0	84,0			
Bytespunkt Ropsten		Ej beslutat	5,0	460,0	461,0		3,0		0,5	1,5	5,0	50,0	100,0	150,0	150,0	3,0		
Saltsjöbanans utveckling		Ej beslutat	4,5	20,0					3,0	8,0	8,0	1,0						
Roslagsbanans utveckling		Ej beslutat	6,5	20,0					3,0	8,0	8,0	1,0						
Pendel- och regionalsystemets utveckling		Ej beslutat	4,5	20,0					4,0	10,0	5,0	1,0						
Objekt för utredningsbeslut kommande budgetperioder																		
Spårväg Syd		Ej beslutat	6,0	5 242,0	5 242,1	42,1							107,0	216,0	221,0	562,0	900,0	1000,0
Roslagsbanan till City		Ej beslutat	6,0	9 014,0	9 014,3	14,2									112,1	341,9	700,0	900,0
1.2.2 Ersättningsinvesteringar > 100 mkr																		
Inriktningsbeslut																		
Danviksbron	LS 2016-1030	Planeras	6,5	177,5	100,0	6,2	6,0	6,3	7,9	13,0	40,7	41,6	42,6	17,9	1,2			
Utbyggnad av Älvsjö depå	LS 2018-0477	Planeras	5,5	864,8	865,0	5,1	26,5	16,4	51,2	310,8	215,4	173,9	46,0	46,0				
Upprustning Södra Götgatan	LS 2017-0541	Planeras	1,5	208,0	151,0	5,9	2,4	2,2	10,0	30,0	60,0	60,0	40,0					
Rissne Tunnelbanedepå	LS 2018-1147	Planeras	5,5	631,9	648,5	3,0	39,6	16,0	107,0	156,4	153,3	95,9	100,3					
Utredningsbeslut																		
Skarpnäcksgrenen	LS 2016-0999	Utreds	5,5	204,0	204,0	0,3	10,3	2,0	4,5	8,0	30,0	40,0	40,0	40,0	24,8	10,0	4,4	
Bytespunkt Slussen upprustning	LS 2017-1588	Utreds	7,0	1 026,2	500,0	16,2	15,0	45,8	39,2	255,0	245,0	210,0	195,0	20,0				
Hässelbygrenen		Utreds	6,0	1 784,0	1 784,0	23,0	10,0	1,0	2,5	20,0	35,0	200,0	500,0	500,0	400,0	102,5		
Bussdepåförsörjning (Bussdepåer och Bytespunkter)		Ej beslutat	5,5	2 815,0	2 200,0			2,4	8,0	40,0	150,0	210,0	150,0	300,0	340,0	500,0	500,0	400,0
Stridbecksvalv stationer		Ej beslutat	6,0	1 760,0				0,5	6,0	20,0	100,0	200,0	200,0	200,0	200,0	200,0	200,0	200,0
Objekt för utredningsbeslut kommande budgetperioder																		
Lågfrekvent underhåll X60, X60A, X60		Ej beslutat		562,2	809,3					55,3	182,6	82,9	34,0	23,1	184,2			
Lågfrekvent underhåll PT 2027-2030		Ej beslutat		851,2												156,3	336,2	289,2
1.2.3 Ospecifierade objekt < 100 mkr																		
Nyinvesteringar																		
Ersättningsinvesteringar																		
Summa nya investeringar Trafiknämnden				**30 312,5**	**24 449,3**	**158,8**	**170,7**	**173,0**	**418,2**	**1 441,6**	**2 044,1**	**2 308,6**	**2 341,6**	**2 084,2**	**2 103,7**	**2 091,6**	**2 697,2**	**2 792,7**
Summa Trafiknämnden				**77 060,4**	**73 065,1**	**26 835,7**	**5 874,2**	**5 499,8**	**7 371,6**	**6 746,3**	**6 494,3**	**5 471,7**	**5 035,0**	**3 895,2**	**3 691,6**	**3 696,9**	**4 120,9**	**4 331,0**
varav nyinvesteringar							*4 254,1*	*4 007,4*	*4 858,2*	*4 502,6*	*4 032,5*	*3 021,6*	*2 456,8*	*1 272,3*	*1 247,8*	*1 359,0*	*1 895,8*	*2 111,7*
varav ersättningsinvesteringar *							*1 620,1*	*1 492,4*	*2 513,4*	*2 243,6*	*2 461,8*	*2 450,1*	*2 578,2*	*2 623,0*	*2 443,7*	*2 338,0*	*2 225,2*	*2 219,3*
varav medfinansiering Sverigeförhandlingen													**3,1**	**22,1**	**131,1**	**542,5**	**542,5**	**700,1**
varav medfinansieras av staten och kommuner							**826,8**		**705,7**	**795,0**	**865,5**	**580,0**	**371,8**	**328,4**	**607,4**	**267,0**	**255,0**	**35,0**
2. Färdtjänstnämnden																		
2.1 Nya objekt																		
Ospecifierade objekt < 100 mkr																		
Nyinvesteringar																		
Ersättningsinvesteringar																		
Summa Färdtjänstnämnden																		

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

Region Stockholm

Bilaga 2 - Bedömning av resultatpåverkan direkt kopplat till investeringsobjektet FUT

| Mkr | Typ | Status | Färdat | Total utgift | | Investeringsmedel | | | | | | | | | Driftsbidrag/intäkter | | | | | | | | | | Summa resultatpåverkan | | | | | | | | | | Kalkylerad räntekostnad | | | | | | | | | | Avskrivningskostnader | | | | | | | | | | Driftskostnad (för tillgången) | | | | | | | | | | Verksamhetsförändringar (exkluderat driftsbidrag och övrig från IFO) | | | | | | | | | | Intäkter/ökat värde för Region Stockholm | | | | | | | | | |
|---|---|---

Region Stockholm

Bilaga 2 - Bedömning av resultatpåverkan direkt kopplat till investeringsobjektet

| Mio | Typ | Status | Färdat | Ny-/ospecad. | Total utgift | Återstående utgift enligt budget 2019 | Investeringsbudget | | | | | | | | | | Driftkonsekvenser | | | | | | | | | | Summa resultatkonsekvenser | | | | | | | | | | Kalkylerad värdeförändring | | | | | | | | | | Avskrivningskostnader | | | | | | | | | | Driftkonsekvenser Fler/färre/annat | | | | | | | | | | Verksamhetskostnader (verksamhet driftbudget och övrig från SPA) | | | | | | | | | | Intäkter (taxekurs för Region Stockholm) | | | | | | | | | |
|---|---|---

Region Stockholm

Prioritering- och riskbedömning

Prioritering och riskbedömning av investeringsobjekt över 100 miljoner kronor. Prioritering, samband och konsekvensanalys gäller för objekt där genomförandebeslut inte ännu fattats. Riskanalysen gäller för samtliga objekt. Se kommentarer i kolumnerna för vid

Förvaltning/bolag

Investeringsobjekt	Objekt information					Prioriteringskriterier								Kompletterande information		
Objekt	**Investeringstyp**	**Beslut**	**Total investeringsutgift (Mkr)**	**Osäkerhetsgrad (%)**	**Prioritering**	**Måluppfyllelse**	**Regionens strategiplaner**	**Lagkrav och myndighetskrav**	**Tidsprioritet - hälsa och säkerhet**	**Tidsprioritet - samband**	**Rationaliseringar**	**Riskbedömning**	**Senareläggning (år)**	**Sambandsobjekt**	**Konsekvensanalys**	**Riskanalys**
Skarpnäcksgrenen	Ersättningsinvestering	Utredning	204,0	50%	5,5	2,0	2,0	0,0	0,5	0,0	1,0	Medium	2024		Under 2019 slutförs en utredningsstudie för att identifiera behov av upprustning på Skarpnäcksgrenen. Om den efterföljande planeringsfasen som påbörjas 2020 förskjuts i tid tappar TF möjligheten att strategiskt planera investeringsåtgärder. Resultatet blir sannolikt att akuta underhållsåtgärder kommer att behöva vidtas och att vissa åtgärder kanske görs tidigare än nödvändigt.	Utredning pågår.
Stridbecksvalv stationer	Nyinvestering	Kommande beslut	1 760,0	75%	6,0	2,0	2,0	0,0	1,0	0,0	1,0	Hög	N/A			Utredning ej påbörjad
Spårväg Syd	Nyinvestering	Kommande beslut	5 242,0	50%	6,0	2,0	2,0	0,0	0,0	1,5	0,5	Medium	N/A	Sverigeförhandlingen		Utredning behöver aktualiseras
Tonnage för Pendelbåt och Skärgårdstrafik	Nyinvestering	Utredning	293,0	25%	4,5	2,0	2,0	0,0	0,0	0,0	0,5	Hög	N/A			Utredning ej påbörjad
Bytespunkt Gullmarsplan	Nyinvestering	Utredning	301,2		6,0	2,0	2,0	0,0	0,0	1,5	0,5	Medium	N/A	Utbyggd tunnelbana		Utredning pågår.
Anpassning trafikstyrningssystem bef. Tunnelbana	Nyinvestering	Utredning	850,0	25%	7,0	2,0	2,0	0,0	1,0	1,5	0,5	Medium	N/A	Utbyggd tunnelbana		Planeringen befinner sig i ett tidigt skede rörande anpassning av trafikstyrningssystem.
Övergripande utredningar till befintligt system	Nyinvestering	Utredning	160,0	50%	6,5	2,0	2,0	0,0	0,0	1,5	1,0	Hög	N/A	Utbyggd tunnelbana		Utredning ej påbörjad
Hässelbygrenen	Ersättningsinvestering	Utredning	1 784,0	25%	6,0	2,0	2,0	0,0	1,0	0,0	1,0	Medium	2024		Under 2019 påbörjas ny utredning för att identifiera ett möjligt nytt genomförande som innebär att stora åtgärdspaket skjuts på framtiden. Om den efterföljande planeringsfasen som påbörjas 2020 förskjuts i tid tappar TF möjligheten att strategiskt planera investeringsåtgärder. Risken är då stor att underhållsåtgärder behöver utföras akut med stora trafikstörningar som följd, bland annat på 16 broar med dåligt tätskikt, eller så vidtas åtgärder för tidigt pga avsaknad av strategisk plan.	Fortsatt utredning ej påbörjad

Förvaltning/bolag

Investeringsobjekt	Objekt information					Prioriteringskriterier								Kompletterande information		
Objekt	**Investeringstyp**	**Beslut**	**Total investeringsutgift (Mkr)**	**Osäkerhetsgrad (%)**	**Prioritering**	**Måluppfyllelse**	**Regionens strategiplaner**	**Lagkrav och myndighetskrav**	**Tidsprioritet - hälsa och säkerhet**	**Tidsprioritet - samband**	**Rationaliseringar**	**Riskbedömning**	**Senareläggning (år)**	**Sambandsobjekt**	**Konsekvensanalys**	**Riskanalys**
Stomlinje Söderort-Nacka	Nyinvestering	Kommande beslut	4 107,0	50%	4,5	2,0	2,0	0,0	0,0	0,0	0,5	Hög	2027		Utredningen planeras påbörjas under slutet av år 2019. Konsekvenserna beror på vilken inriktning som väljs.	Utredning ej påbörjad
Kollektivtrafik Norra Djurgårdsstaden	Nyinvestering	Kommande beslut	4 325,0	25%	4,5	2,0	2,0	0,0	0,0	0,0	0,5	Hög	2024		Konsekvenserna beror på vilken inriktning som väljs. Om genomförande av en spårlösning ska ske under perioden 2025-2030 bör planering påbörjas ca 2022-2023 Om planeringsstudie ej startas behöver trafiklösningens framtida genomförbarhet säkerställas på annat sätt (jämför bevakningsuppdrag för Sverigeförhandlingens objekt)	Utredning pågår.
Roslagsbanan till City	Nyinvestering	Kommande beslut	9 014,0	50%	6,0	2,0	2,0	0,0	0,0	1,5	0,5	Medium	N/A	Sverigeförhandlingen		Utredning behöver aktualiseras
Samkörbarhet	Nyinvestering	Kommande beslut	447,0	50%	5,5	2,0	2,0	1,0	0,0	0,0	0,5	Hög	N/A			Utredning pågår.
Framtida trafikstyrningssystem	Nyinvestering	Kommande beslut	13 013,0	75%	5,0	2,0	2,0	0,0	0,0	0,5	0,5	Hög	N/A	Sverigeförhandlingen		Utredning ej påbörjad
Saltsjöbanans utveckling	Nyinvestering	Kommande beslut	3 120,0	75%	4,5	2,0	2,0	0,0	0,0	0,0	0,5	Hög	N/A			Utredning ej påbörjad
Roslagsbanans utveckling	Nyinvestering	Kommande beslut	4 120,0	75%	6,5	2,0	2,0	0,0	0,0	1,5	1,0	Hög	N/A	Sverigeförhandlingen		Utredning ej påbörjad
Pendel- och regionaltågssystemets utveckling	Nyinvestering	Kommande beslut	4 120,0	75%	4,5	2,0	2,0	0,0	0,0	0,0	0,5	Hög	N/A			Utredning ej påbörjad
Pendeltåg depå ny	Nyinvestering	Kommande beslut	750,0	50%	4,5	2,0	2,0	0,0	0,0	0,0	0,5	Hög	N/A			Utredning ej påbörjad
Bussdepåförsörjning	Nyinvestering	Utredning	2 815,0	75%	5,5	2,0	2,0	0,0	0,0	0,5	1,0	Hög	N/A	Kommun Åkersberga planarbete i centrum.		Utredning ej påbörjad
Nockebybanan ersättning till Akka 4	Nyinvestering	Kommande beslut	475,0	50%	6,0	2,0	2,0	0,0	0,0	1,5	0,5	Hög	N/A	Stadens planarbete i Alvik	Möjlig senareläggning beroende av annan part.	Utredning ej påbörjad
Bytespunkt Ropsten	Nyinvestering	Kommande beslut	460,0	50%	5,0	2,0	2,0	0,0	0,0	0,5	0,5	Hög	2024	Beroende av stadens planarbete	Det uppenbart tidskritiska för hela bytespunkten är att takta stadens planarbete när det återstartar prel. hösten 2019. Ny hållplats för Lidingöbanan behövs när resandet ökar och kräver övergång till 60 m tåg, enligt prognos från 2026, i verkligheten sannolikt senare. Om vi får beslut om trafiklösning för Norra Djurgårdsstaden behöver studie av bytespunkten samordnas det fortsatta arbetet för att säkerställa en bra helhetslösning omfattande läge och utformning för bussterminal och spårhållplats samt läge för tunnelbanereservatet. Genomförande av bytespunkten är möjlig att förskjuta men behöver taktas med planarbetet.	Utredning ej påbörjad

Förvaltning/bolag

Investeringsobjekt	Objekt information					Prioriteringskriterier								Kompletterande information		
Objekt	**Investeringstyp**	**Beslut**	**Total investeringsutgift (Mkr)**	**Osäkerhetsgrad (%)**	**Prioritering**	**Måluppfyllelse**	**Regionens strategiplaner**	**Lagkrav och myndighetskrav**	**Tidsprioritet - hälsa och säkerhet**	**Tidsprioritet - samband**	**Rationaliseringar**	**Riskbedömining**	**Senareläggning (år)**	**Sambandsobjekt**	**Konsekvensanalys**	**Riskanalys**
Danviksbron	Ersättningsinvestering	Inriktning	177,5	25%	6,5	2,0	2,0	0,0	0,5	1,5	0,5	Hög	N/A	Program Saltsjöbanan	Saltsjöbanan ej möjlig köra in till Slussen	Ekonomiska och verksamhetsmässiga risker
Bussterminal Slussen brukarspecifik inredning	Nyinvestering	Genomförande	234,6	10%	6,5	2,0	2,0	0,0	0,0	1,5	1,0	Hög	N/A	Bussterminal Slussen	Bussterminal Slussen ej möjlig att genomföra	Ekonomiska och verksamhetsmässiga risker
Bytespunkt Slussen upprustning	Nyinvestering	Utredning	1 026,2	50%	7,0	2,0	2,0	0,0	0,0	1,5	1,5	Hög	N/A	Bussterminal Slussen	Saltsjöbanan ej möjlig köra in till Slussen	Ekonomiska och verksamhetsmässiga risker
Saltsjöbanan upphöjning	Nyinvestering	Inriktning	540,3	20%	2,0	0,0	2,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Hög	N/A	Program Saltsjöbanan		Ekonomiska och verksamhetsmässiga risker
Ny färjeterminal Skeppsbrokajen	Nyinvestering	Utredning	126,1	25%	6,5	2,0	2,0	0,0	0,0	1,5	1,0	Medium	N/A	Program Slussen	Ingen färjeterminal för Djurgårdsfärjan + annan lösning för skärgårdstrafiken	Ekonomiska och verksamhetsmässiga risker
Bussterminal Barkarby	Nyinvestering	Kommande beslut	120,0	30%	6,5	2,0	2,0	0,0	0,0	1,5	1,0	Medium	N/A	Utbyggd tunnelbana	Bytespunkt ej anpassad till utbyggd tunnelbana	Ekonomiska och verksamhetsmässiga risker
Bussterminal Nacka centrum	Nyinvestering	Kommande beslut	520,1	50%	6,5	2,0	2,0	0,0	0,0	1,5	1,0	Medium	N/A	Utbyggd tunnelbana, Bussterminal Slussen	Bytespunkt ej anpassad till utbyggd tunnelbana. Värmdöbussarna ej möjliga stanna i Nacka	Ekonomiska och verksamhetsmässiga risker
Program Roslagsbanans kapacitetsförstärkning	Nyinvestering	Genomförande	9 643,8									Hög				Se separat bilaga
Program Bussdepåer	Nyinvestering	Genomförande	4 048,3									Medium				Se separat bilaga
Program Slussen	Nyinvestering	Genomförande	438,6									Hög				Se separat bilaga
Program Röda linjens uppgradering	Nyinvestering	Genomförande	10 710,0									Hög				Se separat bilaga
Program Tvärbanan norr Solnagrenen	Nyinvestering	Genomförande	5 541,1									Låg				Se separat bilaga
Program Spårväg City	Nyinvestering	Genomförande	2 932,3									Låg				Se separat bilaga
Program Tvärbanan norr Kistagrenen	Nyinvestering	Genomförande	4 936,2									Hög				Se separat bilaga
Program Saltsjöbanan	Nyinvestering	Genomförande	1 835,1									Hög				Se separat bilaga
Bussterminal Slussen	Nyinvestering	Genomförande	1 891,0									Hög				Se separat bilaga
Nya spårvägsmuseet	Ersättningsinves	Genomförande	180,0									Låg				Se separat bilaga
C20 - Uppgradering	Ersättningsinves	Genomförande	1 453,1									Hög				Se separat bilaga
Handen bussterminal	Ersättningsinves	Genomförande	230,0									Medium				

Förvaltning/bolag

Investeringsobjekt	Objekt information					Prioriteringskriterier								Kompletterande information		
Objekt	**Investeringstyp**	**Beslut**	**Total investeringsutgift (Mkr)**	**Osäkerhetsgrad (%)**	**Prioritering**	**Måluppfyllelse**	**Regionens strategiplaner**	**Lagkrav och myndighetskrav**	**Tidsprioritet - hälsa och säkerhet**	**Tidsprioritet - samband**	**Rationaliseringar**	**Riskbedömining**	**Senareläggning (år)**	**Sambandsobjekt**	**Konsekvensanalys**	**Riskanalys**
Fordon SpvC – nya A35 fordon	Ersättningsinves	Genomförande	192,0									Låg				
Lilla Lidingöbron	Ersättningsinvest ering	Genomförande	131,9	5%	6,0	2,0	2,0	0,0	0,0	1,0	1,0	Medium		Spårväg City	Lidingöbanan kan inte kopplas till Spårvä City	Genomförande utförs av och i nära samverkan med Lidingö kommun och Stockholms stad. Ev. förändringar i samverkande parters genomföranden kan ha stor inverkan på detta investeringsobjekt.
Lågfrekvent underhåll Pendeltåg X60	Ersättningsinvest ering	Genomförande	449,0	5%								Medium				Mycket låg risk att inte genomförande faller ut enligt plan.
Utbyte av hissar och rulltrappor	Ersättningsinvest ering	Genomförande	1 500,0	5%								Medium				Fördyringar av utförda och pågående utbyten av hissar och rulltrappor medför osäkerhet för om investeringsobjektets omfattning kan hållas.
Utbyggnad av Älvsjö depå	Ersättningsinvest ering	Kommande beslut	864,8	15%	5,5	2,0	2,0	0,0	0,0	1,0	0,5	Medium		Depåer	Kan inte underhålla fordon	Osäkerheterna i kalkylen minskar succesivt, och eftersom projektet fortfarande är i ett tidigt skede så finns risk att tidigare kostnadsuppskattningar revideras.
Upprustning Södra Götgatan	Ersättningsinvest ering	Kommande beslut	208,0	15%	1,5	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,5	Medium		Stockholms stad TK	Risk att stänga stationen	Projeket har inte tagit fram genomförandeavtal med Stockholms Stad, vilket är den största riskfaktorn och som har påverkan på både tidplan och kostnad.
Rissne Tunnelbanedepå	Ersättningsinvest ering	Genomförande	631,9	15%	5,5	2,0	2,0	0,0	0,0	1,0	0,5	Medium		Depåer och spår	Kan inte underhålla fordon	Eventuella ändringar i omgivande projekt, såsom C30, C20, fordonsfördelningen och TVB depån i Rissne, samt en betydande risk för brist på interna resurser, kan ha påverkan på både omfattning och tidplan.

Förvaltning/bolag

Investeringsobjekt	Objekt information					Prioriteringskriterier								Kompletterande information		
Objekt	**Investeringstyp**	**Beslut**	**Total investeringsutgift (Mkr)**	**Osäkerhetsgrad (%)**	**Prioritering**	**Måluppfyllelse**	**Regionens strategiplaner**	**Lagkrav och myndighetskrav**	**Tidsprioritet - hälsa och säkerhet**	**Tidsprioritet - samband**	**Rationaliseringar**	**Riskbedömining**	**Senareläggning (år)**	**Sambandsobjekt**	**Konsekvensanalys**	**Riskanalys**
SL Lås	Ersättningsinvestering	Genomförande	400,9	5%								Medium				Tilldelning upphandling Offlinelås är begärd för överprövning vilket leder till en försening på minst 6 månader. Detta gör att projektet blir försenat till 2021 och att utgifter flyttas från 2019/2020 till 2020/2021. Det måste säkras att det finns budget inom TF för att hantera denna förskjutning. Budget i helhet för projektet kan hållas.

Trafikförvaltningen

PM
2019-06-05

RS 2019-0325
TN 2018-1251

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Bilaga 4 - Riskanalys för investeringsprogram med genomförandebeslut Investeringsplan 2020-2029

Uppföljning och hantering av risker i programmen sker kontinuerligt samt rapporteras månatligen i samband med uppdatering av prognos för programmet.

För alla program ska en riskbedömning lämnas in det vill säga en riskanalys görs av vilka faktorer som skapar osäkerhet i investeringsplanen samt ekonomiska och verksamhetsmässiga konsekvenser av dessa.

Riskerna i programmen beskrivs utifrån fyra områden[1] med hög risk: tillstånd, upphandling, teknisk design samt produktion. Av tabellen framgår inom vilket område de största riskerna för respektive program återfinns.

Under rubrik för respektive program anges vilka de stora riskerna är samt planerade åtgärder för att eliminera/minimera effekten av riskerna.

	Program/Riskområde	Tillstånd	Upphandling	Teknisk design	Produktion
1	Program Roslagsbanans kap.förstärkning	X	X	X	X
2	Program Bussdepåer	X			X
3	Program Slussen				X
4	Program Röda Linjens uppgradering				X
5	Program Tvärbana Norr Solnagrenen		X	X	X
6	Program Spårväg City	X	X	X	X
7	Program Tvärbana Norr Kistagrenen	X	X	X	X
8	Program Saltsjöbanan	X	X	X	X
9	Bussterminal Slussen			X	X
10	Nya spårvägsmuseet				X
11	C20 - Uppgradering			X	X

Region Stockholm
Trafikförvaltningen
105 73 Stockholm

Leveransadress:
Lindhagensgatan 100
Godsmottagningen
112 51 Stockholm

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

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

Besök oss: Lindhagensgatan 100. Kommunikationer: Stadshagen/Thorildsplan

1 Program Roslagsbanans kapacitetsförstärkning

Sent beslut kring överklagad järnvägsplan för sträckan Täby kyrkby – Kragstalund medför tidsrisker för både färdigställande av sträckan Täby kyrkby – Kragstalund och Vallentuna – Kårsta samt test och verifiering av nya fordon (X15p).
Åtgärd: Översyn av programmets huvudtidplan inklusive kommande trafikavstängningar genomförs under 2019. Samråd och planering med berörda kommuner pågår för att skapa tydliga förutsättningar för upphandling av planerade entreprenader.

Kostnaderna för ersättningstrafik har uppskattats till nivåer som beräknats på erfarenhet från tidigare trafikavstängningar. Förskjutningar av planerade trafikavstängningar innebär därmed risk för att dessa kostnader har underskattats.
Åtgärd: Översyn av programmets huvudtidplan inklusive kommande trafikavstängningar har genomförts för att säkerställa sluttid. I samband med detta genomförs även planering och upprättande av prognos för ersättningstrafik.
Risk att infrastrukturen inte håller den standard som är angiven i avtalet med leverantören av de nya fordonen till Roslagsbanan.
Åtgärd: Trafikförvaltningen samarbetar effektivt internt för att både planera och genomföra de identifierade och prioriterade åtgärder som erfordras.

Viss risk kvarstår för överprövning av de upphandlingar som återstår och som är av stor betydelse för de avslutande åtgärderna i järnvägsanläggningen.
Åtgärd: Stort fokus på genomarbetade upphandlingsunderlag och val av upphandlingsförfarande efter varje upphandlings specifika förutsättningar.

2 Program Bussdepåer

Risk finns för försening och kostnadsökning för Tomteboda bussdepå på grund av upphandlad entreprenörs kapacitet att leverera enligt kontrakt.
Åtgärd: Noggrann uppföljning och utvärdering av entreprenör.

Risk för kostnadsökning för bussdepå Ekerö(Enlunda) då genomförandet är försenat flera år på grund av marktvist. Generell upphandlingsrisk relaterad till konkurrens för bussdepå Ekerö under planperioden.
Åtgärd: Utvärdering av beslutad omfattning och förnyad analys av tidigare uppskattad investeringsutgift.

3 Program Slussen

De planerade brobytena vid Söderströmsbron, som är en del av Program Slussen, har endast utförts på två av fyra tunnelbanespår, vilket skedde 2017 och 2018. Projektgenomförandet är komplext och trafikförvaltningen har fått omplanera projektet i omgångar för att kunna utföra arbetet med minsta möjliga resenärspåverkan.
Åtgärd: Med erfarenhet och insikt av två sommaravstängningar har trafikförvaltningen nu en god kännedom om produktionsplaneringen och genomförandet.

4 Program Röda linjens uppgradering

Risk för att leverantören av C30 genomför förändringar internt i koncernen som skulle kunna påverka leveranserna av C30-fordonen.
Åtgärd: Kontinuerliga uppföljningsmöten med leverantören där frågan bevakas och hanteras avtalsenligt.

Risk för försenad fordonsleverans av C30 från leverantör.
Åtgärd: Utökad bevakning och uppföljning av avtalet.

Risk för sent identifierade diskrepanser mellan tunnelbaneanläggningen och C30 tekniksystem.
Åtgärd: Robusta support och underhållsavtal med alla inblandade leverantörer.

5 Program Tvärbana Norr Solnagrenen

Kvarstående risk avser tidpunkt för ett slutligt färdigställt ATP-system.
Åtgärd: Dedikerade resurser och prioritering av arbete inriktat mot att säkerställa kvalitet och tidplan för slutlig ATP-leverans. Utbetalningar sker efter godkända leveranser och enligt överenskommen betalningsplan.

6 Program Spårväg City

Nya A35B fordon till Linje 7 kan bli försenade om inte Alkärrshallen (depån för spårfordonen på linje 7) och Nya likriktarstationen blir klara till/under år 2020 vilket kan medföra lagringskostnader för fordonen.
Åtgärd: Detaljerad planering av fordonsleveranser och eventuell senareläggning av leveranser.

Alkärrshallen måste anpassas år 2020 för att hantera kommande fordon A35B. Genomförande av anpassningen förutsätter en lagakraftvunnen detaljplan för den plats där depån ligger.
Åtgärd: En tydlig och aktiv samrådsprocess i dialog med Stockholms stad för att säkerställa en antagen plan under första halvåret 2019. Dialog och information med kringliggande fastighetsägare om arbetet.

Ny Likriktarstation måste byggas på Djurgården för att kunna försörja kommande fordon modell A35B och risken ligger i om Ellevio blir klar till år 2020.
Åtgärd: Detaljerad planering med Ellevio för att lösa kraftmatningen.

7 Program Tvärbanan Norr Kistagrenen

Produktion år 2020 genom både Sundbyberg och Stockholm innebär risker gällande framdrift, detaljerad byggplanering och påverkan på kringliggande trafik. Kringliggande fastighetsägare kan ha synpunkter om byggnationen och överklaga detaljplaner.
Åtgärd: Tätt samarbete med Stockholms stad, Sundbyberg samt anläggningsägare såsom Vattenfall, Ellevio, Swedavia. Dialog och information med kringliggande fastighetsägare om arbetet.

Risk för fördyring för sträckning genom Ärvinge på grund av komplexa urbana miljöer och behov av samordning med flera aktörer.
Åtgärd: Tätt samarbete tillsammans med Stockholms Stad för att säkra genomförandeavtal.

8 Program Saltsjöbanan

Risk för överklagande av de järnvägsplaner och detaljplaner som är en förutsättning för planerade sträckor med mötesspår.
Åtgärd: God samverkan och kommunikation med intressenter, både de som kan påverka planer samt handläggare på respektive myndighet/verk som hanterar planer, samt god planering och framförhållning.

Under hösten 2020 samt våren 2023 kommer upphandlingar att pågå inom programmets projekt. Överprövning av dessa upphandlingar innebär risk för att upphandlingsaktiviteter drar ut på tiden och tidsplanen i så fall påverkas.

Åtgärd: Kvalitetsgranskad och genomarbetad upphandlingsdokumentation, slack i tidsplanen för överklaganden.

Från år 2021 är Saltsjöbanan samordnat med andra projekt planerad att vara avstängd för trafik, ersättningstrafik sker med buss. På grund av osäkra tidplaner för flera av de aktiviteter som förutsätter avstängd trafik finns risken att avstängningsperioden inte blir helt optimal ur ett resenärsperspektiv
Åtgärd: Tät samverkan med samtliga aktörer i området, gemensam produktionstidsplan, val av arbetsmoment som bidrar till minimal påverkan på tredje part samt god gemensam kommunikation för att skapa acceptans.

Risk för försening av upphöjningen vid Nacka till följd av förlängd utredningstid gällande detaljutformning.
Åtgärd: Analys av möjliga tidsbesparande åtgärder i projektet.

9 Bussterminal Slussen

Finansieringsöverenskommelsen för bussterminalen i Slussen pekar på en medfinansiering via länsplanen på 715 miljoner kronor. I dagsläget finns dock endast 400 miljoner kronor allokerat för detta objekt. Detta innebär en osäkerhet kring finansieringen både hos, trafikförvaltningen och övriga avtalsparter.
Åtgärd: Åtgärden för att hantera risken med länsplanen är att peka på problematiken i remissvar på Länsplanen vilket har gjorts. Trafikförvaltningen kommer också söka andra möjliga medfinansieringslösningar såsom statsmiljöbidrag.

Produktionskalkyl framtagen hösten 2017 baserad på systemhandling för den nya bussterminalen visar att den överenskomna ramen om 1 430 Mkr i finansieringsöverenskommelsen inte kan innehållas.
Åtgärd: Dialog pågår med Stockholms Stad om hur den utökade investeringsutgiften ska hanteras.

10 Nya Spårvägsmuseet

Låga risker.
Åtgärd: Uppföljning med avtalade entreprenörer enligt plan.

11 C20 – Uppgradering

Risk för försenad start av serieproduktion i projekt uppgradering inom C20 på grund av att leverantören inte uppfyller avtalade krav.
Åtgärd: Kontinuerlig uppföljning av leverantören MTR och dess underleverantör Bombardier avseende tidplan samt framtagande av handlingsplan.

Uppgradering av fordonen sker på Bombardiers fabrik i Västerås. Det finns viss risk för försening på grund av problem med transporter ut och in i tunnelbanesystemet.
Åtgärd: Utarbeta tydliga tidplaner för olika åtgärder med åtkomstbehov samt tydliggöra prioriteringar. En undersökning om att bygga om ett CX till draglok har initierats.

Trafikförvaltningen

PM
2019-06-05

RS 2019-0325
TN 2018-1251

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Bilaga 5 - Objektsbeskrivning för objekt beslut kommande budgetperioder

Spårväg Syd

Sverigeförhandlingen har resulterat i en överenskommelse genom undertecknande av villkorade avtal den 21 april 2017. Regering och riksdag fattade det slutliga beslutet om Sverigeförhandlingens genomförande i samband med Nationell plan under våren 2018. Parterna; kommuner, landsting och stat ska gemensamt satsa på kollektivtrafikutbyggnader och 100 000 nya bostäder. Överenskommelsen omfattar Spårväg syd som planeras gå mellan pendeltågsstationerna i Flemingsberg och Älvsjö via bland annat Masmo, Kungens Kurva, Skärholmen, Segeltorp och Fruängen. Spårväg syd blir drygt 17 kilometer lång och omfattar totalt 16 nya hållplatser. Större delen av spårvägen är utformad att gå ovan jord. Detaljutformningen ska samordnas med planeringen av Tvärförbindelse Södertörn, Förbifart Stockholm, kommunens stadsutvecklingsprojekt samt med regionalt cykelstråk. Anslutningen till Flemingsberg ska möjliggöra en eventuell kommande förlängning till Flemingsbergsdalen. Sedan tidigare finns en planeringsstudie för Spårväg syd genomförd av trafikförvaltningen och godkänd i trafiknämnden i april 2016 (SL 2013–5412). Parternas finansieringsöverenskommelse innebär att ett genomförandeprojekt startar år 2024. Fram till dess bevakar trafikförvaltningen inom ordinarie linjeverksamhet att spårväg syd inte omöjliggörs utifrån vad som händer i andra pågående projekt och planering i Stockholms län. Bevakningen görs i samarbete med kommuner och andra intressenter. Bevakning sker också av de effekter som en framtida spårväg syd ger på det befintliga och planerade kollektivtrafiksystemet

Roslagsbanan till City

Sverigeförhandlingen har resulterat i en överenskommelse genom undertecknande av villkorade avtal den 21 april 2017. Regering och riksdag

fattade det slutliga beslutet om Sverigeförhandlingens genomförande i samband med Nationell plan under våren 2018. Parterna; kommuner, landsting och stat, ska gemensamt satsa på kollektivtrafikutbyggnader och 100 000 nya bostäder. Överenskommelsen omfattar en förlängning av Roslagsbanan till city som innebär att befintlig Roslagsbana förlängs från Universitetet till T-Centralen via Odenplan. Förlängningen blir cirka 4 kilometer och föreslås gå i bergtunnel från Universitetet. Förlängningen innebär två nya stationer vid Odenplan och T-Centralen. Parternas finansieringsöverenskommelse baseras på projektstart år 2026. Fram till dess bevakar trafikförvaltningen inom ordinarie linjeverksamhet att Roslagsbanan till city inte omöjliggörs utifrån vad som händer i andra pågående projekt och planering i Stockholms län. Bevakningen görs i samarbete med kommuner och andra intressenter. Bevakning sker också av de effekter som en framtida Roslagsbanan till city ger på det befintliga och planerade kollektivtrafiksystemet.

Lågfrekvent underhåll Pendeltåg X60

X60-pendeltågsflottan består idag av totalt 129 fordon. Grundleveransen som omfattade 71 fordon levererades med start år 2005. År 2009 kompletterades flottan med 12 fordon av typen X60A för att möjliggöra utvidgningen av pendeltågsnätet till och från Uppsala via Arlanda. För att ersätta resterande X10:or så levererades under 2016 och 2017 ytterligare 26 fordon samt 20 fordon för att klara en förväntad trafikökning vid öppnandet av citybanan. Dessa fordon fick benämningen X60B.

Underhåll av fordonen följer en av Transportsstyrelsen godkänd underhållsplan. Visst underhåll sker löpande medan annat underhåll utförs mer sällan enligt i förväg bestämda underhållsintervaller, till exempel vart femte upp till vart femtonde år eller baserat på fordonens kilometerproduktion. Detta benämns lågfrekvent underhåll. Lågfrekvent underhåll utgör således en teknisk översyn av fordonet och/eller delar av fordonet som ska ske enligt godkänd underhållsplan. Utförandet av det lågfrekventa underhållet är en förutsättning för fortsatt driftstillstånd. Sedan 2016 genomförs planenligt tioårsunderhåll samt ett andra femårsunderhåll på X60-fordonen. Under 2018 har andra omgången sexårsunderhåll startats och beräknas vara klart 2020.
Det första femårsunderhållet på X60B förväntas infalla under år 2022.
Under perioden 2021 – 2026 så kommer 5-, 6-, 7-, 8- samt 10-årsunderhåll att genomföras på samtliga fordon i varierande grad.