Landstingsrådsberedningen

SKRIVELSE
2017-05-29

LS 2017-0785

Landstingsstyrelsen

Uppdrag till Trafiknämnden att ansvara för genomförandet av utbyggnaden av tunnelbana

Föredragande landstingsråd: Kristoffer Tamsons

Ärendebeskrivning

Trafiknämnden föreslås från och med den i juli 2017 överta landstingsstyrelsens ansvar för tunnelbanans utbyggnad enligt 2013 års Stockholmsförhandling.

Förslag till beslut

Landstingsrådsberedningen föreslår landstingsstyrelsen dels föreslå landstingsfullmäktige besluta

att ändra reglemente för landstingsstyrelse och nämnder i enlighet med landstingsdirektörens förslag från och med den 1 juli 2017

att uppdra till trafiknämnden att från och med den 1 juli 2017 ansvara för genomförandet av utbyggnaden av tunnelbanan samt övriga åtgärder som beslutas om inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling

att uppdra till trafiknämnden att inrätta en beredning för utbyggnaden av tunnelbanan samt övriga åtgärder som beslutas om inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling

att uppdra till landstingsstyrelsen och trafiknämnden att vidta de åtgärder som erfordras med anledning av att landstingsstyrelsens ansvar för genomförandet av utbyggnaden av tunnelbanan förs över till trafiknämnden

dels – under förutsättning av landstingsfullmäktiges beslut – för egen del besluta

att ändra delegationsordning för landstingsstyrelsen i enlighet med landstingsdirektörens förslag från och med den 1 juli 2017

att uppdra till landstingsdirektören att vidta de åtgärder som erfordras med anledning av att landstingsstyrelsens ansvar för genomförandet av utbyggnaden av tunnelbanan förs över till trafiknämnden

att entlediga ledamöterna i landstingsstyrelsens arbetsutskotts beredning för utbyggd tunnelbana från och med den 1 juli 2017.

Landstingsrådsberedningens motivering

I den översyn och dialog som har genomförts kring utbyggnaden av tunnelbanan har det visat sig att beredningstiden för beslut kan effektiviseras. För att förenkla beslutsfattande och skapa en mer sammanhållen bild av infrastruktursatsningar inom kollektivtrafiken föreslås ansvaret för tunnelbanans utbyggnad enligt 2013 års Stockholmsförhandling överföras från landstingsstyrelsen till trafiknämnden.

Beslutsunderlag

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 24 maj 2017
Förslag på ändrat reglemente för landstingsstyrelse och nämnder
Förslag på ändrad delegationsordning för landstingsstyrelsen
Trafiknämndens yttrande över landstingsdirektörens planeringsunderlag 2018, TN 2016-1036

Irene Svenonius

Kristoffer Tamsons

Gustaf Drougge

Landstingsstyrelsens förvaltning

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2017-05-24

LS 2017-0785

Landstingsstyrelsen

Uppdrag till trafiknämnden att ansvara för genomförandet av utbyggnaden av tunnelbana

Ärendebeskrivning

Trafiknämnden föreslås från och med den 1 juli 2017 överta landstingsstyrelsens ansvar för tunnelbanans utbyggnad enligt 2013 års Stockholmsförhandling.

Beslutsunderlag

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 16 maj 2017
Förslag på ändrat reglemente för landstingsstyrelse och nämnder
Förslag på ändrad delegationsordning för landstingsstyrelsen
Trafiknämndens yttrande över landstingsdirektörens planeringsunderlag 2018, TN 2016-1036

Förslag till beslut

Landstingsstyrelsen föreslås *dels* föreslå landstingsfullmäktige besluta

att ändra reglemente för landstingsstyrelse och nämnder i enlighet med landstingsdirektörens förslag från och med den 1 juli 2017

att uppdra till trafiknämnden att från och med den 1 juli 2017 ansvara för genomförandet av utbyggnaden av tunnelbanan samt övriga åtgärder som beslutas om inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling

att uppdra till landstingsstyrelsen och trafiknämnden att vidta de åtgärder som erfordras med anledning av att landstingsstyrelsens ansvar för genomförandet av utbyggnaden av tunnelbanan förs över till trafiknämnden

dels – under förutsättning av landstingsfullmäktiges beslut – för egen del besluta

att ändra delegationsordning för landstingsstyrelsen i enlighet med landstingsdirektörens förslag från och med den 1 juli 2017

att uppdra till landstingsdirektören att vidta de åtgärder som erfordras med anledning av att landstingsstyrelsens ansvar för genomförandet av utbyggnaden av tunnelbanan förs över till trafiknämnden

att entlediga ledamöterna i landstingsstyrelsens arbetsutskotts beredning för utbyggd tunnelbana från och med den 1 juli 2017.

Förvaltningens förslag och motivering

Sammanfattning
I landstingsstyrelsens uppdrag Effektiv ledning, styrning och uppföljning inom Stockholms läns landsting, LS 2017–0180, fick landstingsdirektören i uppdrag att genomföra en översyn av ledning och organisatorisk placering av förvaltning för utbyggd tunnelbana, för att skapa bästa möjliga förutsättningar att genomföra utbyggnaden. Efter översynen föreslår nu landstingsdirektören att trafiknämnden övertar landstingsstyrelsens ansvar för tunnelbanans utbyggnad enligt 2013 års Stockholmsförhandling, från och med den 1 juli 2017.

Bakgrund
Landstingsfullmäktige beslutade i februari 2014, att godkänna avtal om finansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling, LS 1401–0037. Landstingsstyrelsen beslutade för egen del att från och med den 1 mars 2014 inrätta en ny förvaltning som ansvarar för genomförandet av avtalen enligt 2013 års Stockholmsförhandling.

Då staten och berörda kommuner tillsammans med trängselskatt finansierar cirka 97 procent av kostnaderna på 19,5 miljarder kronor för utbyggnaden, exklusive fordon och depåer, var det angeläget att särskilja tunnelbaneutbyggnaden och dess ekonomi från trafiknämndens investeringar i övrig kollektivtrafik för att ge förutsättningar för en tydlig och transparent redovisning av kostnader och genomförandet.

I landstingsstyrelsens uppdrag Effektiv ledning, styrning och uppföljning inom Stockholms läns landsting, LS 2017–0180, uppdras landstingsdirektören att genomföra en översyn av ledning och organisatorisk placering av förvaltning för utbyggd tunnelbana, för att skapa bästa möjliga förutsättningar att genomföra utbyggnaden.

Frågan om överförandet av ansvaret till trafiknämnden har behandlats i trafiknämnden, TN 2016-1036

Överväganden
Trafiknämnden föreslås från och med den 1 juli 2017 överta landstingsstyrelsens ansvar för tunnelbanans utbyggnad enligt 2013 års Stockholmsförhandling. I den översyn och dialog som genomförts tillsammans med förvaltning för utbyggd tunnelbana har framkommit att målet om en god samverkan, transparens och framdrift i arbetet med utbyggnaden tillsammans med parterna sker på ett bra sätt. Samverkan mellan förvaltning för utbyggd tunnelbana och trafikförvaltningen är tydligt organiserad och sker på ett konstruktivt sätt. Däremot har det visat sig att beredningstiden för olika beslut i detta tidskritiska projekt kan effektiviseras.

I dag krävs det i flera fall beslut i både landstingsstyrelsen och trafiknämnden. När trafiknämnden övertar landstingsstyrelsens ansvar för tunnelbanans utbyggnad enligt 2013 års Stockholmsförhandling skapas en effektivare beslutsgång. Vidare skulle trafiknämnden få en mer sammanhållen bild av infrastruktursatsningar inom kollektivtrafiken samt en samlad bild av utbyggnaden av tunnelbanan och det tillkommande investeringsbehovet.

Med utgångspunkt i ovanstående föreslås att trafiknämnden från 1 juli 2017 ges i uppdrag att ansvara för genomförandet av utbyggnaden av tunnelbanan samt övriga åtgärder som beslutas om inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling. Avsikten är att de som arbetar i nuvarande förvaltning för utbyggd tunnelbana ska fortsätta sitt arbete för genomförandet av avtalen enligt 2013 års Stockholmsförhandling. Detta innebär att verksamheten i förvaltning för utbyggd tunnelbana, som är samfinansierad, även efter 1 juli 2017 kommer att ha sin ekonomi och verksamhet skild från trafikförvaltningens övriga verksamhet.

Förslaget till organisatorisk förändring har varit föremål för samråd med alla berörda parter. Varken staten eller berörda kommuner har något att invända mot förändringen.

De bestämmelser i reglementet som anger landstingsstyrelsens ansvar för tunnelbaneutbyggnaden och för beredningen tas således bort. Reglementet kompletteras för trafiknämndens del vad gäller nämndens övertagande av ansvaret för tunnelbaneutbyggnaden, som en konsekvens avskaffas den beredning för utbyggd tunnelbana vilken sorterar under landstingsstyrelsens arbetsutskott. Dess ledamöter föreslås entledigas av landstingsstyrelsen från och med den 1 juli 2017.

Det förändrade ansvaret för landstingsstyrelsen gällande tunnelbanans utbyggnad medför även behov av anpassningar i landstingsstyrelsens delegationsordning. Ändringarna gäller primärt två avsnitt av delegationsordningen som utgår, dels *Chefen för FUT-förvaltningen* och dels *Tjänstgörande ordförande i landstingsstyrelsen* efter samråd. Trafiknämnden förutsätts komplettera sin delegationsordning med anledning av det nya ansvaret.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet

Den förslagna förändringen ger förutsättningar för förbättrad styrning och samordning som bland annat syftar till effektivare resursutnyttjande.

Malin Frenning
Landstingsdirektör

Hans-Erik Malmros
Utvecklingsdirektör

Landstingsstyrelsens förvaltning | ÄNDRINGSBILAGA 2017-05-24 | Diarienummer LS 2017–0785

Förslag på ändrat reglemente för landstingsstyrelse och nämnder

Läsanvisning avseende ändringar:

Paragrafer

Ändringar i paragraftexten har markerats i kursiv stil i och föreslagna lydelsen.

Paragrafnumreringen ändras generellt fr.o.m. § 13 och framåt, som en följd av att nuvarande § 13 och 34 tas bort. Dagens § 14 blir därmed § 13 osv. Denna ändringsbilaga redovisar inte sådana ändringar i reglementet som endast rör ny paragrafnumrering av befintliga bestämmelser, annat än om själva brödtexten i berörd paragraf också ändras.

REGLEMENTE FÖR LANDSTINGSSTYRELSE OCH NÄMNDER

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
Fastställt av fullmäktige den 16 och 17 december 2014, § 176, LS 1410-1211	Fastställt av fullmäktige den 16 och 17 december 2014, § 176, LS 1410-1211, *och ändrad den [ ], §... LS 2017-0785*

Reglementets inledning

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
För att styrelsen ska ha möjlighet att ta sig an dessa uppgifter finns fyra stycken utskott. Dessa utgörs av ett arbetsutskott, ett ägarutskott, ett personalutskott och ett arvodesutskott. Utskottens närmare uppgifter anges i paragraferna *28, 36, 38 och 40 §§* av detta	För att styrelsen ska ha möjlighet att ta sig an dessa uppgifter finns fyra stycken utskott. Dessa utgörs av ett arbetsutskott, ett ägarutskott, ett personalutskott och ett arvodesutskott. Utskottens närmare uppgifter anges i paragraferna *28, 36, 38 och 40 §§* av detta

reglemente. Härutöver har landstingsstyrelsen möjlighet att tillsätta ytterligare utskott enligt *83* §. Under landstingsstyrelsen ska, vid sidan av den landstingsrådsberedning*en* som avses i *24 §*, finnas en arvodesberedning samt inför allmänt val en valkretsberedning. Under landstingsstyrelsens arbetsutskott ska finnas en forskningsberedning, en innovationsberedning, en fastighets- och investeringsberedning, en miljöberedning *samt en beredning för utbyggd tunnelbana*. Beredningarnas närmare uppgifter anges i *30-34 och 41 §§*.	reglemente. Härutöver har landstingsstyrelsen möjlighet att tillsätta ytterligare utskott enligt *83* §. Under landstingsstyrelsen ska, vid sidan av den landstingsrådsberedning*en* som avses i *24 §*, finnas en arvodesberedning samt inför allmänt val en valkretsberedning. Under landstingsstyrelsens arbetsutskott ska finnas en forskningsberedning, en innovationsberedning, en fastighets- och investeringsberedning, samt en miljöberedning. Beredningarnas närmare uppgifter anges i *30-34 och 41 §§*.

Tunnelbanans utbyggnad enligt 2013 års Stockholmsförhandling *13 § Landstingsstyrelsen ansvarar för genomförandet av utbyggnaden av tunnelbanan samt övriga åtgärder som beslutas om inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling.*	[Rubrik och paragraftext utgår från den del av reglementet som gäller landstingsstyrelsen, då ansvar för genomförandet av utbyggnaden av tunnelbanan samt övriga åtgärder som beslutas om inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling överförs till trafiknämnden.]

Beredningen för utbyggd tunnelbana

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
34 § *Det åligger beredningen för utbyggd tunnelbana särskilt att bereda frågor som hänförs till 2013 års resultat samt därav ingångna avtal mellan landstinget, staten och berörda kommuner om tunnelbanans utbyggnad.*	*34 §.* [Nuvarande bestämmelse utgår den 1 juli 2017, vid vilken tidpunkt ansvar för genomförandet av utbyggnaden av tunnelbanan samt övriga åtgärder som beslutas om inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling överförs till trafiknämnden.]

Trafiknämnden

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
42 § Nämnden fullgör landstingets uppgifter som regional kollektivtrafikmyndighet enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik och ansvarar för kollektivtrafiken på land, på vatten samt för särskilt anordnade transporter (färdtjänst). Nämnden har ansvaret för strategiska och övergripande frågor hänförliga till den regionala kollektivtrafiken och uppföljningen av verksamheten. Nämnden ansvarar för landstingets trafikplanering och för att förslag till regionala trafikförsörjningsprogram utarbetas. Nämnden ska säkerställa samverkan med närliggande kommuner och	*40 §* [Paragrafen justeras endast vad gäller tredje och fjärde stycket om tunnelbanans utbyggnad enligt 2013 års Stockholmsförhandling] Nämnden fullgör landstingets uppgifter som regional kollektivtrafikmyndighet enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik och ansvarar för kollektivtrafiken på land, på vatten samt för särskilt anordnade transporter (färdtjänst). Nämnden har ansvaret för strategiska och övergripande frågor hänförliga till den regionala kollektivtrafiken och uppföljningen av verksamheten. Nämnden ansvarar för landstingets trafikplanering och för att förslag till regionala trafikförsörjningsprogram utarbetas. Nämnden ska säkerställa samverkan med närliggande kommuner och

landsting, angränsande läns regionala kollektivtrafik-myndigheter och med övriga berörda myndigheter, organisationer, kollektivtrafikföretag samt företrädare för näringsliv och resenärer för att uppnå väl fungerande trafiklösningar i regionen. *Nämndens ansvar omfattar inte landstingsstyrelsens ansvar avseende tunnelbanans utbyggnad enligt 2013 års Stockholmsförhandling.* Det åligger vidare nämnden att besluta om allmän trafikplikt, att upphandla varor, tjänster och entreprenader, att ingå avtal om allmän trafik samt övriga avtal vad avser kollektivtrafik på land, på vatten samt för särskilt anordnade transporter (färdtjänst). Avtal hänförliga till kollektivtrafiken på land överlåts efter ingående till AB Storstockholms Lokaltrafik. Avtal hänförliga till kollektivtrafiken på vatten överlåts efter ingående till Waxholms Ångfartygs AB, /…. o.s.v./	landsting, angränsande läns regionala kollektivtrafik-myndigheter och med övriga berörda myndigheter, organisationer, kollektivtrafikföretag samt företrädare för näringsliv och resenärer för att uppnå väl fungerande trafiklösningar i regionen. *Nämnden ansvarar för genomförandet av utbyggnaden av tunnelbanan samt övriga åtgärder som beslutas om inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling.* Det åligger vidare nämnden att besluta om allmän trafikplikt, att upphandla varor, tjänster och entreprenader, att ingå avtal om allmän trafik samt övriga avtal vad avser kollektivtrafik på land, på vatten samt för särskilt anordnade transporter (färdtjänst). Avtal hänförliga till kollektivtrafiken på land överlåts efter ingående till AB Storstockholms Lokaltrafik *med undantag för sådana avtal som ingås inom ramen för nämndens ansvar enligt 2013 års Stockholmsförhandling*. Avtal hänförliga till kollektivtrafiken på vatten överlåts efter ingående till Waxholms Ångfartygs AB, /…. o.s.v./

Förslag på ändrad delegationsordning för landstingsstyrelsen

Läsanvisningar avseende ändringar:

Ändringar i paragraftext har markerats i kursiv stil i nuvarande lydelse och i föreslagen lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
Fastställd den 3 februari 2015 § 12, LS 1411-1394	Fastställd den 3 februari 2015 § 12, LS 1411-1394, *och ändrad den [ ], §... LS 2017-0785*
Anmälan av beslut /..../ /..../ Landstingsdirektören, *chefen för FUT-förvaltningen* och andra tjänstemän inom landstinget inklusive de som beslutar med stöd av vidaredelegation ska anmäla de beslut som fattas med stöd av delegation till landstingsstyrelsen genom att en förteckning lämnas till LSF Kansli enligt tidplan för landstings-styrelsens sammanträden. Förteckningen ska innehålla uppgift om tidsperiod som besluten avser, avdelning, namn och befattning på delegat, ärenderubrik, diarienummer (LS-nummer) och delegationsnummer samt datum för beslutet.	*Anmälan av beslut* [Första och andra stycket under rubrik Anmälan av beslut i gällande delegationsordning kvarstår oförändrade. Föreslagen ändring avser tredje stycket, se nedan] Landstingsdirektören och andra tjänstemän inom landstinget inklusive de som beslutar med stöd av vidaredelegation ska anmäla de beslut som fattas med stöd av delegation till landstingsstyrelsen genom att en förteckning lämnas till LSF Kansli enligt tidplan för landstings-styrelsens sammanträden. Förteckningen ska innehålla uppgift om tidsperiod som besluten avser, avdelning, namn och befattning på delegat, ärenderubrik, diarienummer (LS-nummer) och delegationsnummer samt datum för beslutet.

Utbyggnaden av tunnelbanan enligt 2013 års Stockholmsöverenskommelse	[Rubriker och övrig text utgår från delegationsordningen per den 1 juli 2017 under förutsättning av att landstingsstyrelsens ansvar för genomförandet av utbyggnaden av tunnelbanan samt övriga åtgärder som beslutas om inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling då överförs till trafiknämnden.]
Tjänstgörande ordförande i landstingsstyrelsen efter samråd	
Tjänstgörande ordförande i landstingsstyrelsen har efter dokumenterat samråd med presidiet i landstingsstyrelsen rätt att fatta följande beslut *Väcka talan vid domstol eller på annat sätt initiera rättsliga förfaranden mellan ett totalt värde om 50 000 000 -100 000 000 kronor. Anmäls.* *Samtliga beslut om upphandling av tjänster och entreprenader mm, mellan ett totalt upphandlingsvärde om 50 000 000 – 100 000 000 kr. Beslut om upphandling för landstingsstyrelsens egna behov understigande 1 000 000 kr är verkställighetsbeslut. Anmäls om inte verkställighetsbeslut.* *Beslut om investeringar avseende ospecificerade objekt mellan 50 000 000 - 100 000 000 kronor per objekt inom ramen för den av fullmäktige beslutade investeringsplanen. Anmäls.* *Alla gruppledare ska särskilt i anslutning till att beslut fattas*	

om ovanstående informeras om beslutet. *Beslut om köp och försäljning av fastigheter, när värdet av det som förvärvas eller överlåts är 50 000 000 - 100 000 000 kronor. Anmäls*	

Chefen för FUT-förvaltningen *Under landstingsstyrelsen har chefen för FUT-förvaltningen, förvaltningschefs ställning vad avser förvaltningens ansvar för genomförandet av avtalen enligt 2013 års Stockholmsförhandling.* *Inom följande ärenden/ärendegrupper inom förvaltningens ansvarsområde ges chefen för FUT-förvaltningen behörighet/delegeras landstingsstyrelsens beslutanderätt och en skyldighet att anmäla beslut till landstingsstyrelsen i de fall detta anges:* *Utfärdande av fullmakt att föra landstingets talan i mål och ärenden som ankommer på landstinget. Anmäls* *Väcka talan vid domstol eller på annat sätt initiera rättsliga förfaranden under-stigande ett totalt värde om 50 000 000 kronor Anmäls.* *Svara och föra landstingets talan vid domstol eller myndighet i mål och ärenden som rör landstingsstyrelsens verksamhetsområde oavsett ekonomiskt värde. Anmäls.* *Utseende av utanordnare och attestanter. Anmäls*	[Rubriker och övrig text utgår från delegationsordningen per den 1 juli 2017, med anledning av att landstingsstyrelsens ansvar för genomförandet av utbyggnaden av tunnelbanan samt övriga åtgärder som beslutas om inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling då överförs till trafiknämnden]

Utseende av befattningshavare med befogenhet att teckna landstingets firma. Anmäls *Avskrivning av fordran upp till 100 000 kronor. Anmäls* *Mottagande av delgivning på landstingsstyrelsens vägnar. Anmäls* *Avvisning av för sent inkommet överklagande enligt 24 § förvaltningslagen (1986:223). Anmäls* *Prövning av utlämnande av allmän handling enligt 6 kap. 2-3 §§ offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) och 2 kap 14 § tryckfrihetsförordningen (1949:105). Anmäls* *Samtliga beslut om upphandling av tjänster och entreprenader mm, understigande ett totalt upphandlingsvärde om 50 000 000 kr. Beslut om upphandling för landstingsstyrelsens egna behov understigande 1 000 000 kr är verkställighetsbeslut. Anmäls om inte verkställighetsbeslut.* *Beslut om investeringar avseende ospecificerade objekt upp till 50 000 000 kronor per objekt inom ramen för den av fullmäktige beslutade investeringsplanen. Anmäls.*	

Fastighetsfrågor m.m. *Beslut om köp och försäljning av fastigheter, när värdet av det som förvärvas eller överlåts inte överstiger 50 000 000 kronor. Anmäls* *Företräda landstinget i fastighetsbildningsärenden hos fastighetsbildningsmyndighet, innefattande bland annat, men inte begränsat till, att ansöka om fastighetsbildning, att ansöka om upphävande av fastighetsplan, att godkänna förrättning samt att avstå, upplåta eller förvärva mark med anledning av förrättning. Anmäls* *Besluta om att med nyttjanderätt eller servitut upplåta landstingets fastigheter eller anläggningar eller del av sådana fastigheter eller anläggningar, att träffa avtal om servitut eller nyttjanderätt där landstinget är nyttjanderättshavare samt, där så är möjligt, skriva in sådana rättigheter. Anmäls* *Träffa överenskommelse om ändring av villkor i, godkänna överlåtelser av, och i övrigt förvalta nyttjanderätter och servitut. Anmäls* *Föra landstingets talan vid yttranden över och överklaganden av detaljplaner, bygglov, miljökrav och fastighetsbildning samt i övrigt*	

företräda landstinget vid domstol och övriga myndigheter samt inför skiljenämnd och där anhängiggöra, utföra och bevaka landstingets talan i mål eller ärenden som rör landstingets fastigheter, servitut eller nyttjanderätter eller som rör tvångsförvärv av annan fastighet. Anmäls.	

Vidaredelegation	**Vidaredelegation**
Landstingsdirektören *och chefen för FUT-förvaltningen* får vidaredelegera sin behörighet/sin beslutanderätt till annan anställd inom landstinget. Någon ytterligare vidaredelegation är inte möjlig. Beslutade vidaredelegationer anmäls till landstingsstyrelsen. Beslut som är fattade med stöd av vidaredelegation ska anmälas till landstingsdirektören *eller chefen för FUT-förvaltningen* samt till landstingsstyrelsen enligt den rutin som anges under rubriken Inledning.	Landstingsdirektören får vidaredelegera sin behörighet/sin beslutanderätt till annan anställd inom landstinget. Någon ytterligare vidaredelegation är inte möjlig. Beslutade vidaredelegationer anmäls till landstingsstyrelsen. Beslut som är fattade med stöd av vidaredelegation ska anmälas till lands-tingsdirektören samt till landstingsstyrelsen enligt den rutin som anges under rubriken Inledning.

Verkställighet	**Verkställighet**
/...../ /..../	[Första och andra stycket under rubrik Verkställighet kvarstår oförändrade. Föreslagen ändring avser tredje stycket, se nedan]
Vid beslut av ekonomisk art är beslutsfattaren skyldig att kontrollera att	Vid beslut av ekonomisk art är beslutsfattaren skyldig att kontrollera att

medelstäckning finns för avsett ändamål innan beslut fattas. De flesta beslut av ekonomisk art inom budgetramen och för i budgeten eller i annat beslut fastställt ändamål hänförs till verkställighetsbesluten. Till dessa beslut hör också de som rör landstingsstyrelsens förvaltnings, *FUT-förvaltningens* och landstingets interna förhållanden.	medelstäckning finns för avsett ändamål innan beslut fattas. De flesta beslut av ekonomisk art inom budgetramen och för i budgeten eller i annat beslut fastställt ändamål hänförs till verkställighetsbesluten. Till dessa beslut hör också de som rör landstingsstyrelsens förvaltnings och landstingets interna förhållanden.

Verksamhetsstyrning och Ekonomi

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2017-04-18

Ärende
TN 2016-1036

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Trafiknämnden
2017-04-18, punkt 7

Dennis Danielsson
08-686 1612
dennis.danielsson@sll.se

Yttrande över landstingsdirektörens planeringsunderlag 2018 samt investeringsplan 2019-2022

Ärendebeskrivning

Bilagt återfinns förslag till yttrande över landstingsdirektörens planeringsunderlag 2018 samt investeringsplan 2019-2022 för Trafikförvaltningen inklusive SL-koncernen, färdtjänstverksamheten, och WÅAB.

Beslutsunderlag

- Landstingsdirektörens planeringsunderlag (finns tillgängligt via www.sll.se)
- Trafikförvaltningens förslag till yttrande över landstingsdirektörens planeringsunderlag 2018 inklusive investeringsplan 2018-2022, bilaga 1
- Förslag till investeringsplan, bilaga 2

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

att överlämna yttrande över landstingsdirektörens planeringsunderlag inför budget 2018, enligt förslag (bilaga 1), för fortsatt beredning inför beslut i landstingsstyrelsen/landstingsfullmäktige

att överlämna förslaget till investeringsplan (bilaga 2) för fortsatt beredning inför beslut i landstingsstyrelsen/landstingsfullmäktige, *samt*

att förklara paragrafen omedelbart justerad.

Caroline Ottosson
Förvaltningschef

Dennis Danielsson
Bitr. Chef Verksamhetsstyrning och ekonomi

Trafikförvaltningen
STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING

YTTRANDE

Diarienummer
LS 2017-0452
TN 2016-1036

Trafikförvaltningens yttrande

Landstingsdirektörens Planeringsunderlag 2018

och plan för åren 2019-2021
samt investeringsbudget för år 2018
och inriktningsnivåer för planåren 2019-2022

Innehållsförteckning

1. INLEDNING 3

2. VERKSAMHET 4

3. EKONOMI 7

4. INVESTERINGAR 10

5. FÖRESLAGNA UPPDRAG ATT-SATSER 15

6. ÖVRIGT 16

1. Inledning

Stockholms läns befolkning ökar med omkring 40 00o innevånare per år och år 2050 beräknas länet ha över 3 miljoner innevånare. Den snabba befolkningstillväxten, i kombination med ökade krav från resenärer, ställer stora krav på en utbyggd transportinfrastruktur och kapacitetsförbättringar inom kollektivtrafiken. Budgetperioden karaktäriseras av ett omfattande arbete med utbyggnader, moderniseringar och upprustningar av kollektivtrafiken i syfte att underlätta arbetspendling och förenkla Stockholmarnas vardag.

När befolkningen växer utvecklar landstinget en kollektivtrafik som är attraktiv och ger förutsättningar för en hållbar regional utveckling. Utvecklingen som pågår gör att fler kan välja att resa kollektivt genom utbyggnader av trafiksystemet och förbättrad tillgänglighet. Utveckling pågår också för att förbättra trafikinformationen och göra det enklare och smidigare att köpa och använda biljetter. Ett resurseffektivt sätt att stärka och effektivisera kollektivtrafiken är att styra efterfrågan till redan befintlig, attraktiv trafik. Genom att aktivt arbeta med incitament samt samverkan med entreprenörer, kommuner och andra aktörer kan andelen kollektivtrafikresenärer öka i befintligt system.

Andra områden där trafikförvaltningen driver utveckling är exempelvis utökad mobilitet, där ett antal initiativ pågår. För bättre måluppfyllelse inom attraktiv kollektivtrafik planeras ytterligare insatser inom trygghet och framkomlighet.

För att säkerställa att underliggande utvecklingstakt för verksamhetens kostnader (dvs exklusive kostnader för tillkommande driftsatta investeringar) på lång sikt inte överstiger landstingets krav på max 3,3% behöver ett kontinuerligt arbete bedrivas med att effektivisera avtal och verksamhet så att kostnader för trafik och administration hålls nere.

Arbetet ligger i linje med de insatser som planeras inom ramen för programmet Effektivare landsting. Ramarna för budget 2018 och planåren 2019-2021 förutsätter ett kontinuerligt arbete med effektiviseringar och en ökad kostnadseffektivitet i planeringen, utvecklingen och genomförandet av befintlig och tillkommande trafik.

Landstingsdirektören har i planeringsunderlaget tillfört investeringsmedel om 1,8 miljarder kronor, vilket innebär att kommande investeringsplan är starkare än den nu gällande. Trafiknämnden kan genom beslutet

färdigställa flertalet av de beslutade och pågående investeringsobjekten. Landstingsdirektören föreslår vidare att projekt Helautomatisk drift inom tunnelbana utgår, samt en lägre nivå på reinvesteringsmedel än vad trafikförvaltningen bedömer nödvändig. Efter konsekvensanalys och behovsprövning bedömer trafiknämnden att trafikförvaltningens föreslagna nivåer avseende reinvesteringar är rimliga samt att projekt Helautomatisk drift bör återläggas enligt trafikförvaltningens förslag.

Överenskommelsen mellan Sverigeförhandlingen och Stockholms läns landsting, Stockholms stad, Huddinge kommun, Vallentuna kommun, Österåkers kommun, Täby kommun samt Solna stad presenterades i mars 2017 och kommer att innebära att ytterligare investeringsmedel behöver avsättas till trafikinvesteringar med projektstart senast år 2026.

2. Verksamhet

2.1 Mål

I Landstingsdirektörens planeringsunderlag återfinns kollektivtrafikens indikatorer. Trafikförvaltningen vill komplettera med utfall 2016 för Busstrafik, fungerande automatiskt inre utrop, 83 %.

Målen i kapitel 4 i Landstingsdirektörens planeringsunderlag är från befintligt Trafikförsörjningsprogram. Beslut om ett nytt reviderat Trafikförsörjningsprogram väntas vid trafiknämnden i april 2017 och i landstingsfullmäktige efter sommaren.

I det nya Trafikförsörjningsprogrammet har de nedbrutna målen avseende kollektivtrafiken; Attraktiva resor, Effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan och Tillgänglig och sammanhållen region ersatts med målen; Ökat kollektivt resande, Smart kollektivtrafiksystem och Attraktiv region. I målmodellen finns nu även ett tydligare fokus på hållbarhet, trygghet, säkerhet och resurseffektivitet.

Ett omfattande samrådsarbete kring programmet och den nya målmodellen är genomförd med kommuner, trafikoperatörer, intresseorganisationer och myndigheter. Under 2016 har programmet varit ute på remiss bland länets aktörer.

För att uppnå en tydlig styrning bör Trafikförsörjningsprogrammets nya målmodell i möjligaste mån införlivas i landstingets målmodell inför budget 2019.

Mål och indikator	Utfall 2016	Mål 2017	Mål 2018
ATTRAKTIV KOLLEKTIVTRAFIK I ETT HÅLLBART TRANSPORTSYSTEM			
Attraktiva resor			
Nöjda resenärer – Allmän kollektivtrafik	80 % [1)]	≥ 75 %	≥ 75 %
Nöjda resenärer – Särskild kollektivtrafik	83 %	≥ 90 %	≥ 90 %
Nöjda resenärer – Allmän Skärgårdstrafik	93 %	≥ 91 %	≥ 91 %
Effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan			
Andel förnybar energi i kollektivtrafiken	87 % [2)]	≥ 94 % [3)]	≥ 90 % [2)]
Kostnad per personkilometer, SL-trafiken	3,21 kr	≤ 3,30 kr	≤ 3,40 kr
Tusental påstigande en vanlig vardag	2 716	≥ 2 742[4)]	≥ 2 803
Tillgänglig och sammanhållen region			
Busstrafik, fungerande automatiskt inre utrop	83 %	87 %	87 %
Andel spårfordon med tillgängligt insteg	98 %	≥ 96 %	100 %

1) Mätningen Svensk kollektivtrafik barometer har för 2016 ersatts med SL-ombordundersökning, Upplevd kvalitet.
2) Indikatorn omfattar buss, spårtrafik, sjötrafik och färdtjänst för utfall 2016 och målet 2018.
3) Målet 2017 omfattar buss och spårtrafik
4) Målet för 2017 avser en vanlig vinterdag

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

Effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan
Kollektivtrafiken ska vara effektiv och ha en låg negativ inverkan på miljön och på människors hälsa. För att utveckla kollektivtrafiken krävs att samhällets resurser används på ett så effektivt sätt som möjligt

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

2.2 Förenklingar av biljettsystemet

Vid landstingsfullmäktiges budgetsammanträde den 14-15 juni 2016 beslutades i stort att följa de rekommendationer och förslag som ges i de två delutredningar som tagits fram inom ramen för den parlamentariska utredningen av biljetter och taxa (TN 2015-0378) och överenskommelsen som träffats mellan Alliansen och Miljöpartiet.

I januari 2017 infördes det beslutade taxesystemet i kollektivtrafiken, vilket innebar att zonsystemet försvann och ersattes av ett taxesystem utan zoner. Syftet var att det ska bli enklare att resa så att fler därmed ska välja att resa kollektivt.

I den parlamentariska utredningen beskrevs även att när de tekniska förutsättningarna finns på plats så finns även möjligheten att förenkla prissättningen på enkelbiljetter ytterligare. Det gäller framförallt att ha samma pris på biljetter köpta med reskassa och biljetter köpta i SL:s app. Under 2018 kommer de förutsättningar som anges i utredningen att finnas på plats. Utrustning för att maskinellt validera mobilbiljetter i spärrar och på bussar kommer då att vara monterade och driftsatta och trafikförvaltningens mål är att effektivisera försäljningen i den mobila kanalen. Trafikförvaltningen avser att presentera ett förslag på hur den fortsatta förenklingen av priserna skulle kunna genomföras under våren 2017.

2.3 Mobilitet

Mobilitetstjänster kommer troligen att användas som komplement av resenärerna för att enkelt kunna ta sig från dörr till dörr eller få transportbehov lösta. Traditionell kollektivtrafik med stark kapacitet i viktiga stråk kommer att vara fortsatt viktig för att hantera de stora trafikflödena. Kombinationen av olika transportsätt och tjänster kan komma att bli ett sätt att både möta förändrade beteenden och krav från resenärer samt förestående utmaningar i en ökad befolkningstillväxt och urbanisering i Stockholms län.

Rätt utformade har kombinerade mobilitetstjänster förutsättningen att bidra till förverkligandet av olika miljömål, minskad trängsel och kollektivtrafikens utveckling. Med utgångspunkten i detta tar trafikförvaltningen en position som både skapar förutsättningar för marknadens fortsatta utveckling och som bidrar till förverkligande av uppställda målsättningar.

2.4 Landstingets stödjande processer

Det noteras att kollektivtrafiken enbart kommenteras kortfattat i planeringsunderlaget inom ramen för landstingets arbete med forskning, utveckling och innovation (kapitel 16 i Landstingsdirektörens planeringsunderlag). Trafikförvaltningen har ett väl etablerat samarbete med det nationella forskningscentrat K2 samt deltar i dialog om

forskningsbehov med KTH och Stockholms universitet inom ramen för landstingets samarbete med dessa lärosäten. Det är mycket positivt att SLL:s innovationsfond öppnas även för verksamhet utöver sjukvården.

2.5 FUT / Trafiknämnden

I januari 2017 gav landstingsstyrelsen landstingsdirektören i uppdrag att genomföra en rad åtgärder i syfte att säkerställa en effektiv ledning, styrning och uppföljning av landstingets verksamheter, LS 2017-0180. I uppdraget ingår att genomföra en översyn av organisatorisk placering av förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) för att skapa bästa möjliga förutsättningar för att genomföra utbyggnaden. I det fall landstingsstyrelsens förvaltning föreslår att förvaltning för utbyggd tunnelbana sorteras in under trafiknämnden, som härigenom får två fristående förvaltningar under sig, stödjs ett sådant förslag till beslut. En sådan förändring ger landstinget, genom trafiknämnden, en samordnad styrning av trafikfrågor samt effektivare beslutsvägar.

3. Ekonomi

Resultatkravet i Landstingsdirektörens planeringsunderlag är för trafiknämnden satt till 250 miljoner kronor per år 2018-2021. Stora anläggningar som inom planperioden aktiveras, och en fortsatt hög investeringstakt, gör att avskrivnings- och kapitalkostnaderna kommer att öka. Verksamhetskostnaderna väntas öka med närmare 3,3 procent per år, medan kapitalkostnaderna ökar med närmare 7 procent per år i genomsnitt. I samband med att flera stora anläggningar tas i drift ligger utmaningar i nya effektiviseringar av verksamhetskostnader för att nå en budget i balans under slutet av planperioden.

Landstingsbidrag

I budget 2018-2021 med angivet resultatkrav om 250 miljoner kronor per år behöver trafiknämnden ha ett landstingsbidrag uppräknat med 3,3 % per år (i förhållande till landstingsbidrag år 2017) för att täcka de löpande kostnaderna.

En budget i balans förutsätter också att trafiknämnden erhåller det i landstingets budget 2017 beslutade utökade landstingsbidrag benämnt Medel Citybanan om 250 miljoner kronor per år för åren 2018-2020. För år

2021 och kommande år behöver denna del av landstingsbidraget räknas upp i linje med beräknad kostnadsutvecklingstakt 3,3 %. Trafikförvaltningen föreslår att denna del av landstingsbidraget införlivas i det ordinarie landstingsbidraget.

Biljettpris

I Landstingsdirektörens planeringsunderlag förutsätts att biljettpriserna räknas upp med 3,3 % årligen för år 2018 och 2019 i enlighet med den av Landstingsfullmäktige beslutade budget 2017 med planår. Samtidigt konstateras att det för åren därefter är av stor vikt att prisökningen fortsätter i partitet med prisutvecklingen. En intäktsförstärkning genom biljettprisjustering 2017-2021, tillsammans med effektiviseringar på kostnadssidan, möjliggör en ekonomi i balans under planperioden.

Sedan mitten av 1990-talet har prisjusteringar på SL:s biljetter genomförts med i genomsnitt tre års mellanrum. Beslut har fattats av landstingsfullmäktige och har i huvudsak utgått ifrån en prishöjning av 30-dagarbiljetten. Prishöjningen för 30-dagarsbiljetten har varierat mellan 3 och 20 % med ett medeltal på 12 %. Från år 1993 till 2015 är den genomsnittliga årliga prishöjningen cirka 4 % för 30-dagarsbiljetten och cirka 5-6 % för enkelbiljetterna (beroende på typ av enkelbiljett).

I januari 2017 justerades priset på periodbiljetter och enkelbiljetter. Priset för en enkel resa blev 30 kronor för vuxna. Ungdomar, pensionärer och studenter betalar 20 kronor. Månadskortet kostar 830 kronor för vuxna respektive 550 kronor för pensionärer, ungdomar och studenter. De justerade prisnivåerna har sin grund i arbetet med den parlamentariska utredningen om prissättning för SL:s enkel- och periodbiljetter, TN 2015-0378, där reducerat pris har jämkats med pris för studenter.

Under 2017 kommer trafikförvaltingen att analysera och återkomma till trafiknämnden i frågan om utredning avseende reglering av taxor i form av en indexkorg (TN 2015-0378).

Priselasticitet, det vill säga hur känsliga resenärerna är för prisförändringar, kan förändra resandet vid en prisjustering. Vid de två senaste prishöjningarna går det dock inte att utläsa någon signifikant resandeförändring som går att härleda till prisjusteringen. Resandet inom SL-trafiken påverkas även av andra yttre faktorer som till exempel bebyggelseutveckling, trängselskatter och befolkningsökningen i länet.

Effektiviseringar inom trafiken

I Landstingsdirektörens planeringsunderlag anges att den upphandlade driften av kollektivtrafik beräknas öka med i genomsnitt 4,9 % under åren 2018-2021 vilket inte är hållbart. Enligt trafikförvaltningens beräkningar ligger kostnadsökningen för den köpta trafiken för perioden 2018-2021 på 3,0 % vilket understiger de 3,3 % som anses långsiktigt hållbart. Ökning per år under motsvarande period för verksamhetens totala kostnader (exklusive kapitalkostnader) beräknas till 3,2 %.

För att skapa och bibehålla en långsiktigt hållbar kostnadsutveckling inom kollektivtrafiken är det dock nödvändigt att kontinuerligt arbeta med effektiviseringar inom både det befintliga trafiksystemet och i samband med nya upphandlingar.

Inom ramen för den konkurrensutsättning som sker i upphandlingar har trafikförvaltningen störst möjlighet att genomföra effektiviseringar. I nya affärer kan trafikförvaltningen skapa effektiva incitamentsstrukturer och sätta kvalitetskrav på en nivå som är ekonomiskt hanterbar. En omförhandling av redan överenskomna kvalitetsnivåer i befintliga kontrakt är mer ineffektiv då det sker utan konkurrens och är relativt trögrörligt.

Trafikförvaltningens möjlighet att inom ramen för pågående avtal genomföra effektiviseringar ligger i en fortsatt översyn av trafikavtal med produktionsersättning, dock måste beaktas de ledtider som, framförallt på spårsidan, gäller från beslut om trafikjustering till dess sådan justering får effekt.

Trafikavtal med affärsmodell som baseras på VBP-ersättning (det vill säga avtal där ersättningen baseras på antalet verifierade betalande påstigande) ger som regel trafikförvaltningen en effektivisering vid upphandlingstillfället, genom att avtalskostnaden blir lägre. I avtal med VBP-ersättning har trafikförvaltningen emellertid svårare att påverka kostnaderna under pågående avtalsperiod.

Generella utmaningar

Flera stora stadsutvecklingsprojekt pågår i länet, vilket kommer att påverka efterfrågan på kollektivtrafikresor. Detta gäller till exempel Barkarbystaden, Årstaberg och Norra Djurgårdsstaden. För att uppnå en ändamålsenlig trafikförsörjning som följer utvecklingen av områdena behöver kollektivtrafiken planeras i samverkan mellan landstinget och berörda

kommuner i dialog med trafikutövare och andra aktörer. Dialogen och samverkan kring projekt som dessa kan föranleda ett ökat investeringsbehov för trafiknämnden.

Ett antal större trafikupphandlingar kan komma att påverka kostnaderna. Exempel på detta är E31/32 busstrafik Vallentuna/Sigtuna/Upplands Väsby, samt Ekerö med driftsättning 2019, E19 busstrafik Norrtälje, Nacka, Värmdö, Huddinge, Botkyrka, och Söderort med driftsättning 2021. Även buss-och spåravtal E20 Norrort kan komma att påverka planperioden vid ett eventuellt beslut om att inte förlänga avtalet enligt option.

Kommande upphandlingar inom Färdtjänst och Sjötrafik kan komma att innebära högre kostnader för köpt trafik. Utredning Framtida inriktning Färdtjänsten, beslutad vid trafiknämnden i mars 2017 (TN 2014-0463), utgör underlag för en planeringsstudie inför upphandling och för arbetet med att ta fram ett nytt trafikhanteringssystem. Planeringsstudien genomförs under 2017 och därefter sker upphandlingar av nya trafikavtal och callcenter. Upphandling av trafikavtal på pendelbåtslinje 80 (Nybroplan–Frihamnen) påbörjas under 2018. Försöksperioder med pendelbåt på Riddarfjärden och sträckan Ekerö Stockholm upphör.

4. Investeringar

Fokus i investeringsplanen 2018–2022 ligger på genomförandet av redan beslutade och pågående objekt, till exempel Roslagsbanans kapacitetsförstärkning, uppgraderingen av tunnelbanans röda linje, utvecklingen av pendeltågstrafiken, samt upprustning och modernisering av befintliga trafiksystem.

Landstingsdirektören har i planeringsunderlaget tillfört 1,8 miljarder kronor, vilket innebär att kommande investeringsplan är starkare än den nu gällande. Trafiknämnden kan färdigställa flertalet av de beslutade och pågående investeringsobjekten.

I jämförelse med den behovsanalys som trafikförvaltningen genomfört räcker dock inte de tillskjutna investeringsmedlen för att få investeringsplanen i balans på sikt. Utmaningarna ligger främst under 2022-2027.

I Landstingsdirektörens planeringsunderlag föreslås projekt Helautomatisk drift inom tunnelbana utgå. Vidare anges i planeringsunderlaget en lägre nivå på reinvesteringsmedel än vad trafikförvaltningen bedömer som

nödvändig för att kunna upprätthålla den befintliga anläggningens funktion, säkerhet och värde.

För landstinget skapar investeringen i Helautomatisk trafik på röd linje en väsentligt större nytta än vad som finns idag. Den ger vidare möjlighet till effektivisering och rationalisering av driften.

Utgångspunkten för arbetet med en omprioritering av kollektivtrafikens investeringar har varit att pågående objekt ska färdigställas för att undvika förgävesinvesteringar och avtalsbrott med leverantörer och övriga finansiärer. Investeringsplanen bygger på beslutade investeringsmedel för respektive objekt med hänsyn tagen till upparbetade utgifter till och med 2016 och prognos 2017. Prognos 2017 är preliminär. Investeringsplanen medger förändringar mellan olika objekt inom ett år. Därmed kan en tidigareläggning eller förskjutning mellan åren för investeringsobjekt ske inom ramen för respektive års totalt fastställda budget och respektive objekts beslutade budget.

Skuldsättningen för trafiknämnden kommer, utifrån föreslagen investeringsplan samt att trafiknämnden övertar lånen för Citybanan, öka från dagens skuld (inklusive leasing) på 40 miljarder kronor till 60 miljarder kronor vid utgången av 2022. Detta medför att både räntekostnaden och ränterisken ökar.

4.1 Helautomatisk drift

Landstingsdirektören föreslår i planeringsunderlaget att investeringsmedel om 1 555 miljoner kronor kopplade till Helautomatisk drift i tunnelbana prioriteras bort och stryks ur investeringsplanen från (i huvudsak) 2022 och efterföljande år till och med 2024.

Trafiknämnden anser att dessa investeringsmedel behövs och föreslår en återläggning i investeringsplanen, med hänvisning till att automatisering av kollektivtrafiken har varit en långsiktig strategi sedan tio år. Syftet är att möjliggöra driftskostnadsbesparingar och samtidigt öka attraktiviteten för resenären. I upphandlingarna av nytt signalsystem och nya fordon har investeringar avseende helautomatisk drift redan gjorts. Utöver detta har den färdigställda Norsborgsdepån förberetts för signalering och helautomatiserad drift.

Helautomatisk drift generar hög samhällsnytta. Varje investerad krona ger ca 3,50 kronor tillbaka. Trafikförvaltningen ger därför åtgärden högsta prioritet i förslaget till objekt för den nya länsplanen. Det innebär en möjlig

statlig medfinansiering på 25-50% av investeringsutgiften, motsvarande 390-780 miljoner kronor[1]. Denna möjlighet till medfinansiering är inte inkluderad i trafikförvaltningens investeringsplan.

4.2 Reinvesteringar

Landstingsdirektören föreslår i planeringsunderlaget att ospecificerade objekt kopplade till reinvesteringar om totalt 2,7 miljarder kronor stryks ur investeringsplanen från 2022 och efterföljande år till och med 2027.

Trafikförvaltningen förvaltar och utövar ägaransvar för SL:s fasta tekniska anläggning. Den fasta anläggningen består av stationer, depåer, bansystem, el-, tele- och signalsäkerhetssystem med tillhörande IT system, samt IT system för försäljning och intäktssäkring. Återanskaffningsvärdet för SL:s fasta tekniska anläggning är satt till cirka 120-150 miljarder kronor.

För att säkerställa SL:s tekniska anläggning ur perspektiven funktion, säkerhet och värde krävs ett långsiktigt och kontinuerligt planerat arbete med utbyte/renovering av förslitna komponenter. Detta arbete benämns vidare som ”vidmakthållande”.

Om uppgjorda vidmakthållandeplaner inte kan fullföljas ökar risken för att hela eller delar av ett system måste ersättas långt före att dess teoretiska livslängd uppnåtts. Ett eftersatt vidmakthållande riskerar att leda till en försämrad produkt ut mot resenär och en bristande systemoptimering, vilket i sin tur leder till en större miljöbelastning.

Den faktiska omfattningen av nödvändiga vidmakthållandeåtgärder för det enskilda systemet varierar dock med naturlighet över tid, främst beroende av systemens faktiska skick och standard.

I trafikförvaltningens ursprungliga förslag till investeringsbudget 2018 och planår 2019-2027 fanns från år 2022 en årlig volymökning motsvarande cirka 400 miljoner kronor. Denna ökning kan i huvudsak förklaras med att nu pågående produktionssättning av stora tekniska system såsom Citybanan, Röda linjens modernisering, nya fordon, Roslagsbanans utbyggnad m.fl. då varit i drift ett antal år. Dessa system behöver vid denna tidpunkt initieras i det mer långsiktiga vidmakthållandeprogrammet för att

[1] Sannolikheten är god att trafikförvaltningen får hög grad av medfinansiering för investeringen. Detta eftersom helautomatisk trafikering på röda linjen kategoriseras som samhällsekonomiskt ”mycket lönsam” enligt metoden Samlad effektbedömning som Trafikverket använder sig av.

också fortsättningsvis kunna garantera full funktionalitet, säkerhet och värde.

Den nu föreslagna reduceringen inom området reinvestering inom infrastrukturen innebär inte bara att den senast införda infrastrukturens reinvesteringsplanering måste senareläggas utan också att befintlig infrastrukturs reinvesteringsplanering måste omplaneras. En förändring i reinvesteringsmedel kan komma att få långtgående konsekvenser i infrastrukturens förmåga.

En alltför liten reinvesteringsverksamhet i förhållande till anläggningens behov, som grundar sig i respektive systems LCC (Life Cycle Cost) och dess nyttjandegrad, leder till ett ökande behov av akut felavhjälpning, vilket leder till en ökad belastning på driftsidan och därmed negativa effekter i resultatet.

I ett integrerat och komplext sammansatt system, som ska leverera hög och ökande nytta, är en ökad mängd akut felavhjälpning besvärande. Systemets robusthet kommer att minska och trafiken kommer oplanerat att behöva stängas av/reduceras under reparationstillfällena.

Vid en underfinansierad reinvesteringsverksamhet byggs en underhållsskuld upp. Att återställa underhållsskulden under ordnade former är kostsam.

4.3 Sverigeförhandlingen

Trafiknämnden ser ett tillkommande behov av investeringsmedel med anledning av resultat avseende storstadsåtgärder i Stockholmsområdet inom Sverigeförhandlingen. Parterna Staten, Stockholms läns landsting, Stockholms stad, Solna stad, Huddinge kommun och nordostkommunerna har den 30 mars 2017 presenterat en överenskommelse omfattande fyra utbyggnader i kollektivtrafiksystemet:

- Tunnelbana mellan Fridhemsplan och Älvsjö
- Ny tunnelbanestation vid Hagalund
- Förlängning av Roslagsbanan till T-centralen via Odenplan
- Spårväg syd mellan Älvsjö och Flemingsberg

Nästa steg är att formalisera överenskommelsen i avtal samt att beslut sker i respektive parts beslutsforum.

4.4 Investeringsbeslut i samband med budget

4.4.1 Utredningsbeslut

Utbyggnad av Älvsjö depå
Älvsjö pendeltågsdepå har omfattande upprustningsbehov och behöver ses över i sin helhet. De tidiga skedena ska säkerställa att depån får rätt funktion och kapacitet för fortsatt drift. Depån hanterar idag underhåll av X10-fordon som fasas ut under 2016-2017 och ersätts av nya X60-fordon. Depån behöver även anpassas för de nyare X60-fordonen.

Trafiknämnden har tagit ett utredningsbeslut avseende Utbyggnad av Älvsjö depå. Objektet har beretts i enlighet med landstingets investeringsstrategi och underlaget motsvarar krav på beslutsunderlag för utredningsbeslag. Objektet föreslås att behandlas som ett utredningsbeslut i Landstingsstyrelsen.

4.4.2 Inriktningsbeslut

Upprustning Södra Götgatan (tunnelbana)
Konstruktionen för tunnelbanans tak, gröna linjen mellan stationerna Medborgarplatsen och Skanstull, är i behov av modernisering. Landstingsstyrelsen har vid sammanträdet den 22 november 2016 fattat ett utredningsbeslut för tätskiktsbyte på taket av tunnelbanans tunnel under Götgatans södra, LS 2016-0997.

Trafiknämnden föreslår att ett inriktningsbeslut ska tas avseende upprustning södra Götgatan. Objektet har beretts i enlighet med landstingets investeringsstrategi och underlaget motsvarar krav på beslutsunderlag för inriktningsbeslut.

4.4.3 Genomförandebeslut

Tomteboda
Trafiknämnden föreslår att ett förnyat genomförandebeslut ska tas avseende Tomteboda bussdepå inom program bussdepåer. Syftet är att skapa en bussdepå som ersätter Hornsbergsdepån vilken är såld till Stockholms stad för att möjliggöra bostadsbyggnation. Den totala beslutade investeringsramen för programmet enligt beslut budget år 2017 om 3815 miljoner kronor kan bibehållas genom besparingar inom projekten Charlottendal och Fredriksdal.

Objektet har beretts i enlighet med landstingets investeringsstrategi och underlaget motsvarar krav på beslutsunderlag för genomförnadebeslut.

5. Föreslagna uppdrag att-satser

Översikt över ärenden trafiknämnden föreslås separat besluta om. Se tjänsteutlåtanden för respektive objekt.

att fatta inriktningsbeslut för upprustning av södra Götgatan till en total investeringsutgift om upp till 7 miljoner kronor (inkl. index) för planeringsfasen

att fatta förnyat genomförandebeslut avseende projekt Tomteboda bussdepå till en ny total investeringsutgift om 1 212 miljoner kronor inklusive index från år 2017

6. Övrigt

Detta yttrande avseende Landstingsdirektörens Planeringsunderlag 2018 plan för åren 2019-2021 samt investeringsbudget för år 2018 och inriktningsnivåer för planåren 2019-2022 nämndbehandlas 2017-04-18.

2017-04-05

Caroline Ottosson
Förvaltningschef trafikförvaltningen

Dennis Danielsson
Bitr. Avdelningschef
Verksamhetsstyrning och ekonomi

Bilagor:
Investeringsplan

27.9.1 Investeringsplan 2017–2021, direktiv 2022 samt prognos 2023–2026 Trafikinvesteringar

Mkr	Status[1]	Prioritet nya objekt[2]	Total utgift			Investeringsutgifter										
			Ny prognos total utgift 2018	Fastställd total utgift enligt budget 2017	Ackumulerad förbrukning tom 2016-12-31	Budget 2017	Prognos 2017	Budget 2018	Budget 2019	Budget 2020	Budget 2021	Budget 2022	Prognos 2023	Prognos 2024	Prognos 2025	Prognos 2026	Prognos 2027
Trafiknämnden																	
1 Objekt tidigare beslutade av landstingsfullmäktige																	
1.1 Strategiska investeringar																	
Program Roslagsbanans kapacitetsförstärkn.	Pågående		9 651,0	9 651,5	3 536,8	1 080,2	1 532	1 058,0	834,0	1 252,0	706,0	530,2	202,0				
Program Bussdepåer	Pågående		3 814,7	3 815,0	2 147,8	464,5	239,8	509,0	390,3	434,8	93,0						
Program Slussen	Pågående		2 149,8	2 149,6	875,1	606,5	656,0	172,9	58,1	22,4	184,0	1,3	180,0				
Program Röda linjens uppgradering	Pågående		12 721,4	12 720,5	5 497,4	951,7	942,0	1 222,0	1 229,0	1 416,0	874,0	904,0	637,0				
Program Citybanan	Pågående		179,9	181,6	105,9	74,6	74,0										
Program Tvärbana Norr Solnagrenen	Pågående		5 580,7	5 531,7	5 143,7	483,1	321,0	110,0	6,0								
Program Spårväg City	Pågående		2 923,9	3 071,0	2 287,1	318,2	307,6	168,7	36,1	13,4	58,3	42,5	2,5	2,5	5,2		
Program IT med säkerhetsaspekt	Pågående		621,6	622,0	363,8	209,9	106,8	110,0	41,0								
Program Spårdepåer	Pågående		875,6	914,3	779,2	267,3	96,4										
Program Pendeltåg	Pågående		12 247,3	12 397,0	10 317,3	1 408,0	1 108,0	370,0	215,0	100,0	48,0	48,0	41,0				
Program Kistagrenen	Pågående		4 936,7	4 936,5	296,7	272,0	263,0	496,0	627,0	683,0	880,0	879,0	584,0	228,0			
Bussterminal Slussen	Pågående		1 891,0	1 891,0	3,4	20,0	400,0	150,0	150,0	400,0	288,0	200,0	150,0	149,6			
1.2 Ersättningsinvesteringar																	
C20 - uppgradering	Pågående		1 367,0	1 366,9	86,0	290,0	159,0	113,0	228,0	363,0	298,0	112,0	8,0				
Handen Bussterminal	Pågående		184,9	171,1	6,9	70,0	65,0	66,0	47,0								
Fordon SpvC - nya A35 fordon	Pågående		191,7	192,0		5,0	60,0	129,4	1,1	0,6	0,6						
TB Kanalisation 750 Volt	Pågående		173,0	172,6	112,4	30,4	37,5	23,1									
Lågfrekvent underhåll Pendeltåg X60	Pågående		561,9	562,1	238,6	125,7	113,0	114,0	5,2	91,0							
Utbyte av hissar och rulltrappor	Pågående		1 500,4	1 500,0	210,0	192,0	342,5	186,0	128,0	205,0	100,0	140,0	87,0	101,9			
1.3 Ospecificerade investeringsobjekt																	
Ospecifierade objekt < 100 mkr						**1 182,2**	**1 457,7**	**1 243,1**	**691,0**	**1 132,1**	**1 061,7**	**1 577,6**	**1 701,0**	**1 681,0**	**1 549,0**	**1 764,0**	**1 815,0**

fortsättning trafikinvesteringar

Mkr	Status[1]	Prioritet nya objekt[2]	Total utgift: Ny prognos total utgift 2018	Total utgift: Fastställd total utgift enligt budget 2017	Total utgift: Ackumulerad förbrukning tom 2016-12-31	Investeringsutgifter: Budget 2017	Prognos 2017	Budget 2018	Budget 2019	Budget 2020	Budget 2021	Budget 2022	Prognos 2023	Prognos 2024	Prognos 2025	Prognos 2026	Prognos 2027
2. Nya objekt Strategiska investeringar																	
Utredningsbeslut																	
Tonnage för Pendelbåt och Skärgårdstrafik	Utreds	1	292,6	227,8	1,6	3,0				3,0	4,0	75,0	154,0	55,0			
Bytespunkt Gullmarsplan FUT	Utreds	1	300,6	300,5	1,5	5,0	6,1	8,0	5,0	20,0	20,0	60,0	60,0	40,0	40,0	40,0	
Bussterminal Barkarby FUT	Utreds	1	121,1	121,0	1,3	5,0	5,5	5,0	49,6	59,7							
Övergång till eldriven busstrafik	Utreds	1	15,1	15,0		7,0	7,0	8,0									
Anpassning trafikstyrningssystem bef. Tunnelbana FUT	Utreds	1	229,3	229,0		8,0	5,0	14,0	12,0	65,0	12,0	13,0	65,0	17,0	21,0	5,0	
Bussterminal Nacka Centrum FUT	Utreds	1	520,0	520,0	2,4	5,0	5,6	5,0	5,0	72,0	72,0	72,0	72,0	72,0	72,0	70,0	
Sverigeförhandlingen	Utreds	1	31,8	19,0	23,3	12,0	8,5										
Övergripande utredningar till befintligt system FUT	Utreds	1	160,3	160,0	3,3	5,0	5,0	8,0	14,0	130,0							
Inriktningsbeslut																	
Helautomatisk drift/Plattformsbarriärer Röda linjen (Helautomatisk drift Röda	Planeras	1	1 555,0	1 555,0			5,0	5,0				200,0	355,0	990,0			
Genomförandebeslut																	
2. Nya objekt Ersättningsinvesteringar																	
Utredningsbeslut																	
Hässelbygrenen	Utreds	1	1 784,0	1 784,0	23,0			15,0	22,0	226,0	186,0	65,0	165,0	1 059,0	23,0		
Trafikinformation	Utreds	1	140,3	141,6	5,0	90,0	15,0	49,7	70,6								
Utbyggnad av Älvsjö depå	Beslut	1	150,0	155,0		50,0	5,0	35,0	110,0								
Skarpnäcksgrenen	Utreds	1	204,0	204,0		30,0	4,0	20,0	170,0	10,0							
Inriktningsbeslut																	
Nya Spårvägsmuseet	Planeras	1	209,5	150,0	15,2	90,0	38,9	98,0	57,4								
Danviksbron	Planeras	1	100,2	100,0	3,2	5,0	7,0	22,5	22,5	22,5	22,5						
Bytespunkt Brommaplan	Planeras	1	182,4	182,4	1,4	1,0	1,0	10,0	60,0	110,0							
Förstärkning innertak Fridhemsplan	Planeras	1	272,9	196,9	2,6	3,0	10,3	10,0	230,0	20,0							
Upprustning Södra Götgatan	Beslut	1	150,5	104,0	1,0	50,0	9,0	5,5	15,0	50,0	50,0	20,0					

fortsättning trafikinvesteringar

Mkr	Status[1]	Prioritet nya objekt[2]	Total utgift: Ny prognos total utgift 2018	Total utgift: Fastställd total utgift enligt budget 2017	Total utgift: Ackumulerad förbrukning tom 2016-12-31	Investeringsutgifter: Budget 2017	Prognos 2017	Budget 2018	Budget 2019	Budget 2020	Budget 2021	Budget 2022	Prognos 2023	Prognos 2024	Prognos 2025	Prognos 2026	Prognos 2027
Genomförandebeslut																	
2.1 Objekt för beslut kommande budgetperioder																	
Åkersberga bussdepå	Ej beslutat	1	410,0	410,0				2,0	4			204,0	200,0				
Plattformsbarriärer	Ej beslutat	1	20,0	15,0				5,0	10	5							
Pendeltåg depå ny	Ej beslutat	1	20,0	0,5				2,0	8	10							
Frihamnen bussdepå	Ej beslutat	1	1,0					1,0									
Haninge bussdepå	Ej beslutat	1	1,0					1,0									
Bytespunkt Ropsten	Ej beslutat	1	11,0				1,0	10,0									
Program bussdepåer och bytespunkter (Bytespunkt Ropsten, Haninge Bussde	Ej beslutat	1	2 200,0						100	100		400,0	400,0	400,0	400,0	400,0	
Program Spårdepåer II (Pendeltåg depå ny, Nockeby ersättning till AKKA 4)	Ej beslutat	1	1 200,0									300,0	300,0	300,0	300,0		
Märsta bussdepå	Ej beslutat	1	5,0				1,0	4,0									
Råsta bussdepå	Ej beslutat	1	4,0					4,0									
Lågfrekvent underhåll X60, X60A, X60	Ej beslutat	1	809,3	809,3							89,5	126,9	39,9	33,3	266,6	253,3	
Kompletterande depå Sundbyberg	Ej beslutat	1	2,0	3,0		2,0	2,0										
Spårväg Syd	Planeras	1	42,1	45,0	42,1												
Summa investeringsutgifter Trafiknämnden						8 422,4	8 423,2	6 588,9	5 651,9	7 016,5	5 047,6	5 970,5	5 403,4	5 129,3	2 676,8	2 532,3	1 815,0
varav medfinansieras av staten och kommuner								*753,0*	*507,0*	*592,7*	*472,7*	*449,7*	*350,7*	*337,2*	*176,7*	*35,7*	
varav ersättningsinvesteringar [4]						*2 543,8*	*2 703,6*	*1 996,3*	*1 844,8*	*2 227,1*	*1 940,2*	*2 016,5*	*2 165,9*	*3 040,2*	*1 823,6*	*2 002,3*	*1 800,0*