Region Stockholm

Budgetunderlag inför Budget 2021 för Region Stockholm

Förord

Trafikförvaltningens budgetunderlag 2021 är framtaget under en tid där det samtidigt pågår en djup samhällskris i Stockholm och världen till följd av Covid-19. Världsekonomin liksom den svenska ekonomin kommer att gå in i en lågkonjunktur med en kraftigt negativ BNP-tillväxt 2020 och 2021. Resandeunderlaget har under mars och till mitten av april sjunkit med ca 60-70 procent och förväntas med stor osäkerhet variera på olika sätt under både 2020 och 2021. Beteendeförändringar som en följd av denna tid kommer med stor sannolikhet att påverka resandet under en längre tid. Kommuner och regioner har föreslagits få ett tillskott på 20 miljarder kronor i generella statsbidrag 2020 för att stärka deras förmåga att upprätthålla samhällsviktiga funktioner som vård, skola och omsorg samt kollektivtrafik. Det är oklart hur stor del av detta som tillfaller kollektivtrafiken och trafikförvaltningen och om det extra tillskottet via statsbidrag kan kompensera de minskade biljettintäkterna framöver.

Trafikförvaltningen har följt regionledningskontorets tidplan för budgetprocessen 2021 trots rådande läge och lämnar in ett budgetunderlag till regionledningskontoret som är framtaget innan effekten av Covid-19 hunnit analyseras och dess ekonomiska och verksamhetsmässiga effekter kvantifieras annat än mycket översiktligt. Budgetunderlaget behandlas senare under våren i trafiknämnden, och därefter skickas det av trafiknämnden beslutade underlaget vidare till regionen.

Trafikförvaltningen har tagit fram prognos baserad på mars/aprilresultatet i år, aktuella resandeprognoser och andra centrala planeringsförutsättningar. För två veckor sedan lämnades en grov bild av intäktsutvecklingen som visade på betydligt lägre biljettintäkter för 2020 och sedan dess har folkhälsomyndigheten uppmanat resenärerna att inte åka kollektivtrafik samt också uppmanat oss att bland annat begränsa antalet resenärer ombord på fordonen, varför intäktsprognosen naturligtvis inte har stärkts. Förvaltningen analyserar också vidare hur bilden av kollektivtrafiken förändrats hos resenären och hur återtagandet kommer att se ut. Ett omfattande scenarioarbete visar at Covid-19 med stor sannolikhet kommer att innebära stora konsekvenser på trafikförvaltningens uppdrag, ekonomi, trygghets- och säkerhetsarbete, upphandlingsprocesser, investeringsplanering och trafikutbud. Arbetet visar också på vikten av att fortsatt säkra kompetenser och resurser för ett vidmakthållande av infrastrukturen.

Vår ambition är att kollektivtrafiken ska vara ryggraden i samhället och att resenären ska känna förtroende att resa med oss men att vara uppe på 3 miljoner påstigande en vardag kommer att ta tid. Investeringsprogram som är i åtgärdsvalsfas riskerar att försenas på grund av till exempel resursbrist och avsaknad av medel, och pågående investeringsprogram till följd av materialbrist och beroende av utländska leverantörer. Det gör att också 2021 kommer att vara tufft varför förvaltningen behöver få komma tillbaka under våren och sommaren med ett uppdaterat underlag efter att mer fakta analyserats om de ekonomiska och verksamhetsmässiga effekterna av Covid-19 och hur vi tillsammans i regionen kommer hantera dessa.

Innehållsförteckning

1 Inledning 4
1.1 Omvärldsanalys 5
1.2 Nyckelfaktorer som påverkar de ekonomiska förutsättningarna 7
1.2.1 Verksamhetsanslag 7
1.2.2 Biljettintäkter 7
1.2.3 Kostnadsutveckling och index 7
1.2.4 Investeringar 8

2 Verksamhet 10
2.1 Prioriterade verksamhetsförändringar 10
2.1.1 Tunnelbana 10
2.1.2 Pendeltåg 11
2.1.3 Lokalbanor 11
2.1.4 Busstrafik 12
2.1.5 Sjötrafik 13
2.1.6 Övrigt 13
2.2 Förändringar av investeringsplanen 13
2.2.1 Investeringsplan 2021-2030 13
2.2.2 Investeringsvolym 2021-2030 15

3 Ekonomiska förutsättningar 17
3.1 Långsiktiga ekonomiska förutsättningar 17
3.2 Åtgärder och prioriteringar för en ekonomi i balans 18
3.3 Resultaträkning 18
3.4 Balansräkning 20

4 Mål och indikatorer 21

SL Koncernen 23

Waxholmsbolaget 24

Taxebilaga budgetunderlag 2021 25

1 Inledning

*Detta budgetunderlag är framtaget innan effekten av Covid-19 hunnit analyseras och dess ekonomiska effekter kvantifieras***.**

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. Stockholmsregionen ska också sträva mot att bli en klimatneutral region. För trafiknämndens arbete innebär det att kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna måste öka i syfte att nå både klimatmål och framkomlighetsmål.

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 kollektivtrafikverksamheten, medan den särskilda kollektivtrafiken sköts av Färdtjänstnämnden. Trafiknämndens verksamheter utförs inom ramen för trafikförvaltningens organisation och varumärkena SL, Waxholmsbolaget och Spårvägsmuseet. Förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT) rapporterar separat till trafiknämnden.

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 arbete 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 2021 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, 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 Omvärldsanalys

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 2021 och de följande åren ser trafikförvaltningen såväl möjligheter som utmaningar inom trenden ny teknik och digitalisering. 5G-tekniken möjliggör en ökning av ”sakernas Internet” där kommunikation mellan uppkopplade enheter förenklas och datautbytet över nätet ökar. Sakernas Internet genererar enorma datamängder vilket utgör en strategisk resurs för att utveckla och förvalta verksamheter. Den digitala utvecklingen leder till nya möjligheter inom områden såsom tjänsteutveckling och användande av nya affärsmodeller.

Utmaningar med en digital expansion är att det ställer krav på öppenhet till förändring samt rekrytering och kompetensutveckling av personal för en digital transformation. Införandet av ny teknik, parallellt med omhändertagandet av dagens anläggning, blir centralt för att kunna utveckla kollektivtrafiksystemets anläggningar och organisation. En ytterligare utmaning med digitaliseringen är att kunna möta ökande cyberhot som uppstår i den alltmer digitala världen.

Globalisering och urbanisering. En global megatrend är fortsatt urbanisering. I en globaliserad ekonomi tenderar resurser och människor att dras till storstadsregioner som växer i betydelse. Stockholmsregionen har nordens starkaste attraktionskraft och prognosen visar att Stockholm till 2050 sannolikt har 3,4 miljoner invånare, en tillväxt med 50 procent. Det är främst inflyttning från andra länder, en ökning av nyfödda samt ökad snittålder som driver tillväxten.

En växande befolkning i Stockholmsregionen medför ett ökat tryck på kollektivtrafiken. Det blir viktigt att löpande analysera var och när en ökad efterfrågan på kollektivtrafik kommer uppstå. Resebehov hos invånarna rör främst arbets- och studiependling men även fritidsresor. Det är viktigt att kollektivtrafiken kan tillgodose resebehoven med attraktiva resor i ett tillgängligt, robust och kapacitetsstarkt trafiksystem med hög hållbarhet.

För att nå kapacitetsökning i regionens trafiksystem sker utbyggnader inom såväl spår som väg. Överenskommelsen från 2013 års Stockholmsförhandling innebär att

områdena Nacka, Hagastaden och Barkarbystaden får utbyggd tunnelbana, förberedande arbeten har startat i dessa projekt. Det har även beslutats att trafikförvaltningen startar utredningar tidigare än planerat för projekten i Sverigeförhandlingen: Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan, Spårväg Syd och Roslagsbanan till City.

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

Förändringarna påverkar kollektivtrafiken genom att kraven på resetjänster kommer höjas och en resa förväntas vara enkel att planera, snabb och komfortabel att genomföra och med möjlighet till andra aktiviteter under restiden. Invånarna kommer ställa högre krav än idag på reseupplevelsen och de tjänster som är kopplade till reseplanering och trafikinformation. Det finns ett ökat behov hos kollektivtrafikens aktörer att förstå befolkningen när det gäller förväntningar kring resor för att ligga rätt i tjänste- och produktutveckling och kunna konkurrera med bilen.

Hållbarhet. Den globala trenden med ökat klimatavtryck ger en insikt, i hela samhället, hur viktigt det är med en hållbar livsstil med mindre klimatpåverkan. Det leder till en ökad efterfrågan av hållbara resealternativ och ett större tryck på kollektivtrafiken, både gällande kapacitet men även nivån av hållbarhet i kollektivtrafiksystemet.

De yngre generationerna har fokus på social och miljömässig hållbarhet och de är intresserade av delningstjänster. De yngre är medvetna om att deras liv kommer att påverkas av vilka politiska beslut som tas idag och vilka risker som inryms i klimatfrågan. Kraven ökar från dessa grupper på beslut som leder till hållbara lösningar.

Utvecklingen pekar mot att befolkningen är öppen för en mer hållbar livsstil och en ökad insikt bland beslutsfattare när det gäller vikten av hållbarhet. Teknikutvecklingen kan möjliggöra en mer effektiv resurshushållning och en struktur av urbana samhällen byggda utifrån hållbarhetsperspektiv. Tillsammans kan de olika delarna medverka till att nå ökad hållbarhet.

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:

• satsa resurser i en växande region för att bygga ut kapaciteten i trafiksystemet på ett resurseffektivt sätt för attraktiva resor

• skapa hållbara alternativ med bibehållen robusthet för människor som ställer krav på ökad individualisering

• använda ny teknik och ha en strategi för hur digitalisering införs och nyttjas i verksamheten

1.2 Nyckelfaktorer som påverkar de ekonomiska förutsättningarna

1.2.1 Verksamhetsanslag

Verksamhetsanslagets storlek är viktigt 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 2020 räknas verksamhetsanslagen upp med 3,2 procent för 2021 vilket innebär en uppräkning med 313 mkr. Efterföljande år är uppräkningen 3,2 procent för 2022 och 3,1 procent för 2023.

1.2.2 Biljettintäkter

Biljettintäkternas utveckling är beroende av faktorer både inom och utom kollektivtrafiken, såsom resandet, trafikens kvalitet, biljettpris, intäktssäkring, befolkningsutveckling och konjunktur. Regionfullmäktige beslutade i budget 2020 om en prisjustering med 40 kronor 2020 (30-dagarsbiljett vuxen), 20 kronor år 2021 och 20 kronor år 2022 i syfte att säkra finansiering av kollektivtrafikens framtidssatsningar under planperioden både avseende utbyggnad av infrastruktur, anläggning och trafikutbud.

Budgetunderlag 2021 utgår från ovan beslutad prisjustering och en bedömd resandeökning på 1,7 procent vilket motsvarar en bedömd volymeffekt om 140 mkr och en bedömd priseffekt om 140 mkr år 2021. För år 2023 har ingen biljettprisjustering antagits.

1.2.3 Kostnadsutveckling och index

Kostnadsutvecklingen drivs av ett ökat trafikutbud, kostnadsökning genom index (främst arbetskostnadsindex AKI, konsumentprisindex KPI, och bränsle) i befintliga avtal, högre ambition avseende till exempel tillgänglighet, trygghet 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 kostnadsutvecklingen.

I grunden bygger verksamhetens kostnader i budgetunderlag 2021 med planår på de avtal som löper med antaganden och beräkningar om framtida förändringar. Kommande upphandlingar av trafikavtal kan medföra kostnadspåverkan 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[1].

En särskild utmaning de närmaste åren blir trafikförvaltningens resurssättning för att klara av upphandlingar av flera omfattande trafik- och underhållsavtal. Trafikförvaltningen har möjlighet att genomföra effektiviseringar och se över kravnivåer och ersättningsmodeller inom ramen för den konkurrensutsättning som sker i upphandlingar av avtal. 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.

Fyra busstrafikavtal (Norrort, Norrtälje, Nacka Värmdö, Huddinge/Botkyrka/Söderort), samt trafikavtalet för Roslagsbanan är under upphandling med trafikstart från 2021. Option finns för möjlig förlängning bussavtal Handen/Tyresö/Nynäshamn 2023 och spårvägsavtal Lidingöbanan/Spårväg City 2022. Vidare kommer trafikaffärens studiefas för tunnelbanan pågå fram till omkring år 2020 gällande nytt trafikavtal med trafikstart 2023. Nuvarande underhållsavtal UH2012 löper ut årsskiftet 2021/22. Nya avtal startar även upp från oktober 2020 inom trafikmätningar, trygghetsskapande insatser för utsatta grupper i kollektivtrafiken och kundtjänst. Under 2020 kommer Sjötrafik för första gången ha samtliga legala avtal på plats. I stort sett samtliga avtal är nyupphandlade från och med 2020. Nya trafikavtal omfattar E39 skärgårdstrafik, pendeltrafik L80, trafikledning, operativa tjänster, samt godstrafiken.

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). Efter köpt trafik är avskrivningarna trafikförvaltningens näst största kostnadspost, och i genomsnitt ökar avskrivningskostnaderna med drygt 200 mkr per år (6,5 procent) under planperioden. När Stockholm Stad och övriga kommuner investerar i regionen 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

[1] Avtal där trafikoperatören ersätts per verifierad betalande påstigande

utvecklingsbehoven (till exempel teknikutveckling och end-of-life på komponenter) innebär ökade kostnader för kollektivtrafiken när de tas i drift.

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. Effekten av detta kan bli att vissa objekt behöver förskjuts framåt i tiden eller att avvägning om tillförande av medel eller reduktion av ambitionsnivå rörande kvalitet eller kapacitetsförbättringar behöver göras.

Infrastrukturprojekten befinner sig i åtgärdsvals-, inriktnings-, 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, leverantörer, 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 (exempelvis bana, el, signal, fordon, IT, och fastighet) måste utvecklas och förvaltas effektivt för att på kort och lång sikt möta verksamhetens behov. Att driftsätta ny infrastruktur och få den fungerande med befintlig, och samtidigt tillgodogöra sig alla de nyttor den nya infrastrukturen erbjuder, ställer stora krav på organisation, kompetens och befintliga affärer.

2 Verksamhet

2.1 Prioriterade verksamhetsförändringar

2.1.1 Tunnelbana

Tunnelbanan är stommen i Stockholmsregionens kollektivtrafik. Varje dag görs cirka 1,3 miljoner resor i systemet, vars äldsta delar har varit i drift i över 60 år. Resenärerna är överlag mycket nöjda med servicen och kundnöjdheten ligger på över 80 procent. Stockholmregionen växer och för att huvudstadsregionen ska kunna växa hållbart krävs att kollektivtrafiken byggs ut ytterligare och att andelen människor som reser kollektivt ökar. Tunnelbanesystemet spelar här en avgörande roll. Det understryker vikten av den beslutade kraftfulla utbyggnaden av tunnelbanesystemet inom ramen för 2013 års Stockholmsöverenskommelse och Sverigeförhandlingen (2017).

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. Detta kan avse både stationer, fordon, depåer, spåranläggningar, elsystem samt trafikstyrningssystem.

Trafikförvaltningen ska säkerställa att den framtida tunnelbanan är robust, attraktiv och flexibel, exempelvis bör alla tåg kunna framföras på alla banor, underhållas i alla depåer och ledas av ett gemensamt trafikstyrningssystem. Tunnelbanan måste lättare kunna återhämta sig efter störningar, ha hög komfort och hög pålitlighet. Trafiken ska enkelt kunna anpassas efter resandebehovet.

Samtliga investeringar behöver identifieras, analyseras och värderas sett till önskad effekt i hela kollektivtrafiksystemet. Identifierade handlingsalternativ och föreslagna åtgärder från den under 2018-2020 genomförda systemanalysen sammanställs under 2020 i en ny utvecklingsplan för tunnelbanan. Parallellt pågår ett arbete med Kollektivtrafikplan 2050 som ska tydliggöra hur den regionala kollektivtrafiken ska utvecklas på lång sikt för att uppnå de regionala målen i trafikförsörjningsprogrammet och RUFS 2050.

Under 2021 trappas också trafiken med de nya fordonen C30 upp. Dessa beräknas introduceras successivt i trafik tills alla 49 fullängdståg är levererade 2023.

Som en följd av utbyggnaden av tunnelbanan som FUT utför pågår samverkan i syfte att förbereda mottagning samt utreda behovet av 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 2021 och framöver med intrång i spåranläggningen som ger mer eller mindre stora konsekvenser för resenärerna.

Problematiken med utmattningssprickor på C20 har kartlagts och under 2020 påbörjar trafikförvaltningen långsiktigt åtgärdande av vissa kritiska skadeområden. Sprickbildningen är föremål för ett skiljedomsförfarande gällande garantiansvar. I avvaktan på dom i skiljedomstol budgeterar och åtgärdar trafikförvaltningen skadeproblematiken genom avropsförfarande på befintligt uppdragsavtal med tunnelbaneentreprenören (de avhjälpande åtgärderna planeras att pågå under flera år).

2.1.2 Pendeltåg

I planerad tågplan för 2021 förväntas inte några omfattande förändringar i trafikutbudet jämfört med tågplan 2020. Arbete sker inom trafikförvaltningen för att fastställa en målbild och trafikutvecklingstrappa för pendeltågsverksamheten fram till 2030. En mer väsentlig förändring i form av ett utökat trafikutbud genomförs därför tidigast till tågplan 2022. Omfattningen av en sådan utökning begränsas bland annat 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.

Trafikverkets arbete med spårutbyggnad fortsätter, och ett gemensamt arbete fortsätter att pågå mellan trafikförvaltningen, MTR Pendeltåg och Trafikverket i syfte att förbättra infrastrukturens tillförlitlighet och störningshanteringsförmågan i syfte att både säkerställa robusthet men också möjliggöra utökad kapacitet. Utrednings- och planeringsarbete pågår utefter inriktningsbeslut kopplat till investeringar för ERTMS, samkörbarhet och livstidsförlängning för X60-fordonsflottan och Älvsjödepåupprustningen.

2.1.3 Lokalbanor

På banorna genomförs under perioden löpande underhålls-/förbättrings-/utvecklingsarbeten av både större och mindre karaktär för att möta efterfrågan.

Roslagsbanans dubbelspårsutbyggnad samt den nya Vallentunadepån färdigställs under 2021. Första nya fordonen av typen X15p kommer att provköras under 2021 och planeras vara i trafikdrift 2022 . Fortsatt leverans av fordon sker successivt fram till 2024. Nytt trafikavtal börjar gälla från april 2021.

För Tvärbanans utbyggnad med Kistagrenen kommer sträckan till Bromma flygplats att vara öppnad för trafik. Entreprenader för arbeten på sträckan Bromma flygplats till Ursvik och Helenelund fortgår under 2021, dessa beräknas öppnas för trafik 2022 respektive 2023.

För att utöka kapaciteten på Lidingöbanan bygger Lidingö stad ny spårvägsbro med dubbelspår som beräknas vara klar under 2022. Landanslutning och hållplatsläge genomförs i samband med detta.

På Linje 7, Spårväg City, fortsätter anpassning av Alkärrsdepån för att ta emot resterande av de nya fordonen A35b som ersätter A34 inlånade från Norrköping.

Saltsjöbanans upprustningsarbete fortsätter med planering av utbyggnad med partiella mötesspår. 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. Alla åtgärder beräknas vara klara till 2026.

2.1.4 Busstrafik

Fyra busstrafikavtal (Norrort, Norrtälje, Nacka Värmdö, Huddinge/Botkyrka/Söderort), upphandlas under 2019-2020 med trafikstart från 2021. Dessa trafikstarter sammanfaller med introduktion bland annat av nya trafikinformationslösningar, nya biljett- och betalsystem, anropsstyrd trafik och trafiksignalprioriteringslösningar. Sammantaget innebär det omfattande förberedelsearbete och ett stort behov av samordning med olika aktörer och intressenter inför trafikstarter.

Utbudsmässigt kommer trafiken för 2021 att fortsatt planeras för bästa möjliga effektivitet och förstärkas där det finns trängsel samt anpassas i så stor utsträckning som möjligt till trafikförändringarna i tunnelbanan och pendeltågstrafiken. 2022 antas 15 elbussar trafikera innerstaden i samband med optionsförlängning av befintligt trafikavtal till en merkostnad om cirka 20 miljoner kronor.

Arbetet med att förbättra framkomligheten fortsätter under 2021, dels genom framkomlighetskommissionen som hanterar frågor på kort och lång sikt för alla framkomlighetsåtgärder inom busstrafik, dels genom en särskild satsning på stombussar som getts namnet Grönt ljus och i vilken samverkan sker mellan trafikförvaltningen, Trafikverket och kommunerna. Åtgärderna spänner mellan investeringar i ny infrastruktur till trimningar som t ex signaloptimering, refugflytt och uppmålning av busskörfält i det befintliga vägnätet.

Nyinvesteringar i bussverksamheten planeras framför allt i depåer för att skapa ytterligare kapacitet och anpassa depåerna till förnybara drivmedel, samt för att ersätta den befintliga innerstadsdepån vid Hornsberg. En viktig depå är Frihamnen då den både trafikförsörjer Lidingö samt är en biogasdepå. Frihamnen har bara ett tillfälligt bygglov varvid permanent bygglov, eller alternativ i närområdet eller på Lidingö, behövs för att trafikförsörja Lidingö. Tomteboda kommer att ersätta Hornsberg under 2021.

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

Sverige har ett statsstödsgodkännande från EU om skattereduktion för höginblandade biodrivmedel (drivmedel där största delen består av förnybart innehåll). Detta undantag från EU:s regelverk löper fram till och med den 31 december 2020, därefter ska unionens gemensamma regelverk träda i kraft. Det betyder att de i dag skattebefriade drivmedlen, exempelvis HVO100 och E85, påläggs koldioxid- och energiskatt.

Om biodrivmedel skulle börja beskattas med start den 1 januari 2021 skulle det innebära kostnadsökning om cirka 340 mkr som idag inte finns med i budget.

2.1.5 Sjötrafik

Under 2020 inleds försök med två pendelbåtlinjer, linje 83 (Rindö-Waxholm-Stockholm) och linje 84 (Ålstäket-Norra Lagnö-Kovikshage-Riset-Stockholm). Anslagna medel för pendelbåtsförsöken är i Region Stockholms budget 2020 totalt 180 mkr fördelat på 40 mkr 2020, 70 mkr 2021, och 70 mkr 2022. Till följd av ledtider i upphandlingen av linje 84 ser trafikförvaltningen en senareläggning av försöken och budgeterar 14 mkr 2020, 30 mkr 2021, 50 mkr 2022 och 40 mkr 2023, 30 mkr 2024 och 10 mkr 2025 för de bägge linjerna.

Region Stockholm har ett miljöprogram med ambitioner att minska klimatpåverkan. 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. I tidigare års budgetplaner antogs andelen HVO öka till 90 procent år 2022. För att uppnå trafikförvaltningens miljömål har detta tidigarelagts till år 2021, vilket innebär en kostnadsökning på 27 mkr 2021. Om biodrivmedel skulle börja beskattas med start den 1 januari 2021 (se 2.1.4 Buss) skulle det innebära kostnadsökning om 35 mkr som idag inte finns med i budget.

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

2.1.6 Övrigt

I Stockholms län är Region Stockholm regional kollektivtrafikmyndighet. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten har som uppgift att ta fram och besluta om ett regionalt trafikförsörjningsprogram med mål för den regionala kollektivtrafiken, lag (2010:1065) om kollektivtrafik, kollektivtrafiklagen. Enligt kollektivtrafiklagen ska programmet vid behov uppdateras. I Stockholms län har delaktiga aktörer gemensamt fastslagit att programmet ska revideras en gång per mandatperiod. Under 2021 inleds arbetet med revidering av nuvarande program med mål att regionfullmäktige ska anta det innan sommaren 2022.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet är ett långsiktigt, strategiskt dokument och ska inte liknas med en konkret plan för hur verksamheten ska bedrivas. Fokus ligger på mål och vad regionen vill uppnå med kollektivtrafiken, med grund i de behov som finns inom regionen.

2.2 Förändringar av investeringsplanen

2.2.1 Investeringsplan 2021-2030

Kommande år genomför Region Stockholm historiskt stora investeringar i Stockholmsregionens kollektivtrafik för att möta den växande regionen. För den

kommande perioden 2021–2030 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, ny bussterminal Slussen, Tvärbanan till Kista, fordonsanskaffning Spårväg City och Tvärbanan, nya tunnelbanefordon C30 med flera bidrar till kollektivtrafikens mål genom att tillgänglighet, turtäthet, och trygghet ökar samt att trängsel åtgärdas.

Indikationer har kommit från Stockholms stad om att den överenskomna ramen för bussterminal Slussen inte kan hållas. Dialog pågår med Stockholms Stad.

FUT bygger ut tunnelbanan mot Barkarby, Nacka och Arenastaden. Trafikförvaltningen fortsätter arbeta tillsammans med FUT 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.

Enligt ingångna överenskommelser om tidigareläggning och förskottering inleds under 2020 arbetet med Sverigeförhandlingens objekt tunnelbana Fridhemsplan-Älvsjö, Spårväg syd och Roslagsbanan till City.

Indikationer kring behovet av trafikinvesteringar 2021–2030 visar på utökat behov för tillkommande investeringar som resultat av utbyggd tunnelbana (till exempel trafikstyrningssystem) och Sverigeförhandlingen.

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 systemet är påtagliga. Biljettförsäljning ska framöver kunna erbjudas i flera kanaler, både trafikförvaltningens egna och via andra. Nya resenärer ska lockas genom att trafikförvaltningen via så kallade digitala återförsäljare kommer kunna tillhandahålla biljetter genom mobilitetstjänster.

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.

2.2.2 Investeringsvolym 2021-2030

Trafiknämndens investeringsplan omfattar pågående och beslutade investeringar, men visar inte hela behovet av investeringar för ej beslutade delar av projekt i tidiga faser eller framtida investeringar där investeringsprocessen ännu ej initierats. Trafikförvaltningen arbetar med att tydligare synliggöra hela kollektivtrafiksystemets aktuella och långsiktiga investeringsbehov. Arbetet bedrivs ur ett systemperspektiv och omfattar samtliga trafikslag i kollektivtrafiksystemet.

Systemsyn är fundamentalt vid långsiktig utformning av respektive trafikslag. Kommande investeringar måste prioriteras utifrån ett systemperspektiv sett till hela kollektivtrafiksystemet. Balans mellan behov i olika delar av systemet behöver styra investeringar för att upprätthålla och utveckla kollektivtrafiksystemet framåt. För att få ut mesta värde behövs ett framåtblickande vidmakthållande där ersättnings- och utvecklingsinvesteringar styrs så att suboptimeringar undviks och driften effektiviseras. Utifrån ett systemperspektiv kan behov prioriteras och kopplas till krav på överliggande systems funktion och möjliggöra handlingsalternativ och prioritering för olika system och beslut. I det fortsatta arbetet fortsätter trafikförvaltningen att analysera kollektivtrafiksystemet och dess delar för att precisera åtgärder för respektive trafikslag.

Investeringsvolymen uppgår till 54 245 mkr åren 2021-2030, med tyngdpunkt på de inledande åren, vilket är en ökning med 3 117 mkr i relation till fullmäktigebeslutad ram för år 2020-2029. Fördelningen per trafikslag är i grova drag tunnelbana 45 procent, lokalbanor 29 procent, buss 13 procent, pendeltåg 6 procent, trafikslagsgemensamt och övrigt 7 procent. 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. Exempel på ospecificerat underhåll under planperioden är underhåll av depåer och stationer, modernisering av fordon, renovering av fartyg och kajer, signalsystem i spåranläggningen, elförsörjning och reservkraftverk, banunder- och överbyggnad, samt resenärsservice och driftsstöd.

År 2021 är den budgeterade investeringsvolymen 6 878 mkr, varav en tredjedel utgörs av ersättningsinvesteringar. Nivån år 2021 är omkring 500 mkr lägre än motsvarande planår i Region Stockholms budget, till följd av minskade utredningar Spårväg Syd och Roslagsbanan till City, samt senareläggning av program Tvärbanan, program Röda linjens uppgradering och utbyggnad av Älvsjö depå. 2022 till 2024 ökar utgifterna i relation till planåren i regionens budget till följd av ökade utgifter inom projekt Samkörbarhet, projekt Brandskyddsåtgärder tunnelbana och förskjutningar av investeringar inom hiss och rulltrappor. 2025 ökar utgifterna till följd av förskjutningar inom projekt Saltsjöbanan upphöjning, Bussterminal Nacka C, Bytespunkt Slussen.

2026 och framåt drivs utgiftsökningen primärt av depå och fordon för Spårväg Syd och Roslagsbanan till City.

3 Ekonomiska förutsättningar

3.1 Långsiktiga ekonomiska förutsättningar

Budgetunderlag 2021 tar sin utgångspunkt i den av Regionfullmäktige beslutade budget 2020 med planår.

Resultatkravet för trafikförvaltningen är i Region Stockholms budget 2020 angett till 404 mkr per år för perioden 2021-2023. Till följd av ökade nettokostnader i det kommunala utjämningssystemet så har nivåerna på trafikförvaltningens verksamhetsanslag i region Stockholms budget 2020 justerats ned i förhållande till planåren i tidigare års budget. För trafikförvaltningen innebär det en nedjustering av anslagen med omkring 100 mkr år 2021 utan att resultatkravet justerats ned motsvarande.

I trafikförvaltningens verksamhetsplan 2020 beskrivs att trafikförvaltningen går in i år 2020 med en budget i balans. För planåren 2021 och 2022 var bedömningen att det krävdes en effektivisering av verksamheten och/eller en intäktsförstärkning om 250 mkr år 2021 och ytterligare 50 mkr år 2022 för att nå resultatkraven. Nuvarande bedömning gör gällande att behovet ökat till omkring 350 mkr 2021, och ytterligare 80 mkr 2022. För 2023 (ett år med oförändrade biljettpriser antaget) ökar behovet med ytterligare 190 mkr. Det ökade behovet 2021 (i relation till planår 2021 i VP2020) förklaras i huvudsak av ökade räntekostnader till följd av ett sannolikt högre ränteläge, ökade kostnader för MÄLAB (fordon och system), ett ökat behov inom drift och underhåll, övergång till 90 procent inbladning biodrivmedel HVO inom Sjötrafik med start 1/1 2021, samt en redovisningsmässig effekt av Region Stockholms nya investeringsprocess där tidiga faser nu innebär driftskostnader i stället för investeringsutgifter.

Kollektivtrafiken och trafikförvaltningen står således inför ekonomiska utmaningar. Behoven växer i regionen samtidigt som skatteunderlaget inte ökar i samma takt. För att möta utmaningarna krävs även fortsättningsvis mycket stort fokus på ekonomisk hushållning, ordning och reda och en tydlig effektivisering av verksamheten.

De främsta riskerna mot en ekonomi i balans är ett högre ränteläge, högre indexutveckling samt en lägre resandeutveckling än antaget i budgeten. Därutöver kan nämnas investeringsprojektens driftpåverkan, som är svår att förutse. En del utgifter kan redovisningsmässigt inte klassas som investering och bokförs därför direkt på resultatet. Driftsättningen av de nya anläggningarna kan medföra att äldre anläggningar med restvärden behöver utrangeras och kostnadsföras. Budgeten inkluderar samtliga kända driftpåverkande poster från investeringsprojekten, samt ett

reserverat utrymme för utrangeringar på 71 mkr 2021 ökandes till 100 mkr per år för planåren.

3.2 Åtgärder och prioriteringar för en ekonomi i balans

På kort sikt och för att nå resultatkravet 404 mkr till år 2021 så har ett antal kostnadsposter justerats ned i förhållande till det av verksamheten äskade behoven. Drift och underhåll justeras ned med 125 mkr 2021, köpt trafik med 100 mkr, övriga kostnader med 120 mkr varav den största delen avser specialistkonsulter.

Trafikförvaltningen kommer inför höstens arbete med verksamhetsplan 2021 utreda konsekvenserna av ovan anpassning för att nå resultatkraven. Parallellt med detta har ett mer långsiktigt arbete kring effektiviseringar påbörjats inom fyra fokusområden; *köpt trafik* (översyn av trafikutbud och potential i pågående och kommande upphandlingar) *, digitalisering* (prioritering av satsningar och hur dessa effektiviserar verksamheten och genererar intäkter) *, beställarorganisation och kompetensförsörjning* (benchmark internt och externt över hur trafikförvaltningen är bemannade och hur resurser används i förhållande till områden som behöver prioriteras) *, och affärsmodeller* (analys av effekter av att förändra trafikförvaltningens nuvarande affärsmodell(er) över hur förvaltningens uppdrag säkerställs och utförs, exempelvis medfinansiering, reklamintäkter, biljettintäkter (företagsförsäljning), prioritering av investeringar.

3.3 Resultaträkning

Resultaträkning Mkr	Utfall 2019	Budget 2020	Budget 2021	Budget 2022	Budget 2023
Verksamhetsanslag	9 487	9 794	10 107	10 432	10 760
Biljettintäkter	8 811	9 308	9 610	9 904	10 054
Uthyrning fordon	1 388	1 388	1 371	1 364	1 359
Uthyrning lokaler	843	870	977	1 024	1 030
Reklamintäkter	451	419	403	409	415
Övriga intäkter	1 401	1 152	1 219	1 295	1 358
Verksamhetens intäkter	**22 381**	**22 931**	**23 687**	**24 428**	**24 976**
Personalkostnader	-862	-924	-945	-960	-978
Köpt landtrafik (SL)	-13 139	-13 900	-14 323	-14 882	-15 483
Köpt sjötrafik (WÅAB)	-381	-426	-440	-454	-463
Drift och underhåll	-2 410	-2 322	-2 525	-2 550	-2 522
Övriga kostnader	-1 186	-1 001	-951	-864	-452
Verksamhetens kostnader	**-17 978**	**-18 573**	**-19 184**	**-19 710**	**-19 898**
Avskrivningar	-3 248	-3 462	-3 587	-3 806	-4 175
Finansnetto	-586	-493	-513	-508	-499
Resultat	**569**	**404**	**404**	**404**	**404**

I enlighet med Region Stockholms budget 2020 räknas verksamhetsanslaget upp med 3,2 procent för 2021 vilket innebär en uppräkning med 313 mkr. Efterföljande år är uppräkningen 3,2 procent för 2022 och 3,1 procent för 2023.

Biljettintäkter utgår från beslutad prisjustering och en bedömd resandeökning på 1,7 procent vilket motsvarar 140 mkr volymeffekt och en bedömd priseffekt om 140 mkr år 2021. För år 2023 har ingen prisjustering antagits.

Nivån på reklamintäkter har justerats ned enligt reviderade prognoser från Clear Channel till följd av vikande annonsmarknad och ökad konkurrens.

Personalkostnaderna baseras på antal årsarbetare (i enlighet med beslutat antal tjänster) för perioden 2021-2023 det vill säga 916 stycken. 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 3,6 procent per år inklusive en antagen ännu ej realiserad effektivisering om 100mkr 2021 ökande till 150mkr i övriga planår. Trafikavtalen är ofta knutna till indexkorgar. De största indexbeloppen återfinns inom SL-trafiken och utgör mer än två miljarder kronor. Inom busstrafiken består index huvudsakligen av index för arbetskostnad och drivmedel, där själva indextalet (2021 i relation till medelvärdesprognos 2020) antas öka med 2,7 procent för arbetskostnad , 8,0 procent för HVO och 5,0 procent för övriga drivmedel (t.ex diesel och etanol, och fordonsgas). Inom köpt sjötrafik ökar inbladningen av HVO från nuvarande 50 procent till 90 procent år 2021 vilket innebär en kostnadsökning om 27 mkr. Inom tunnelbana och järnväg är antagen indexutveckling 2,7 procent för arbetskostnad, 1,5 procent för konsumentpris, och 1,5 procent för drivström.

Behovet av drift och underhåll ökar i takt med att anläggningen växer. Budgeterade nivåer är omkring 125 mkr lägre än det av verksamheten äskade behov, vilket kan medföra ett antal konsekvenser (se vidare kap 3.2).

Inom övriga kostnader ser trafikförvaltningen ett antal underliggande förändringar som driver kostnadsökningar till exempel redovisningsmässig effekt av Region Stockholms nya investeringsprocess där utgifter i tidiga faser nu klassas som drift i stället för investering 32 mkr, MÄLAB (nya fordon och system) 23 mkr, samt införandet av Serviceförvaltningens hyresmodell 26 mkr (det sistnämnda avser ökning relativt trafikförvaltningens tidigare kostnadsnivå 2019). Planåren 2022 och 2023 innehåller ej specificerade besparingsbehov om 160 mkr respektive 340 mkr för att nå resultatkraven angivna i Regionens budget 2020.

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

Kapitalkostnaderna ökar med 5,7 procent per år i genomsnitt drivet av den höga investeringsnivån. 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 160 mkr 2021. Ett lägre ränteläge innebär motsvarande möjlighet till lägre kostnad.

3.4 Balansräkning

Balansräkning*	Utfall 2019	Budget 2020	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023
Anläggningstillgångar	63 659	67 704	70 995	74 616	76 280
- varav andelar i dotterbolag					
Omsättningstillgångar	3 642	4 299	3 776	3 389	3 101
- varav kassa och bank	1 566	2 223	1 699	1 313	1 025
SUMMA TILLGÅNGAR	67 301	72 004	74 771	78 005	79 381
Eget kapital	8 348	8 752	9 156	9 560	9 641
Avsättningar	1 027	1 015	674	670	666
Skulder	57 925	62 236	64 941	67 774	68 751
- varav långfristiga skulder	46 681	50 655	52 900	56 080	57 374
- varav kortfristiga skulder	11 224	11 580	12 041	11 693	11 376
SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL	67 301	72 004	74 771	78 005	79 381

4 Mål och indikatorer

Trafikförvaltningens budgetunderlag innehåller förslag på indikatorer och målnivåer för målen under attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem:

- Attraktiva resor
- Trygga resor
- Effektiva resor
- Hållbara resor
- Tillgänglig och sammanhållen region

Målnivåerna har satt utifrån de långsiktiga målen i RUFS, TFP och miljöprogrammet och anpassats till de verksamhetsmässiga förutsättningar som finns, dvs utifrån budgetunderlaget (resultatkrav/investeringsplan). Förändringar avseende resultatkrav och investeringsplan i slutlig budget innebär att målnivåerna behöver ses över.

De största utmaningarna för 2021 är trygga resenärer och ökat kollektiv resande (genomsnittligt antal påstigande och kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna).

Mål och indikator	Utfall 2017	Utfall 2018	Utfall 2019	Mål i TFP 2020	Mål 2020	Mål 2021	Mål TFP 2030
Attraktiva resor							
Nöjda resenärer - allmän kollektivtrafik	82 %	80%	80%	≥ 78 %	78%	78%	≥ 80 %
Nöjda resenärer - allmän skärgårdstrafik	97 %	96%	96%	≥ 96 %	96%	94%	≥ 96 %
Trygga resor							
Andel resenärer som känner sig trygga i allmän kollektivtrafik på land och med pendelbåtar	70 %	72%	72%	≥ 79%	≥ 79 %	74%	≥ 84 %
Effektiva resor							
Kostnad per personkilometer, SL-trafiken	3,24	3,24	3,3		≤ 3,35 kr	3,46	
Tusentals genomsnittligt påstigande en vanlig vardag (kollektivtrafik på land)	2 744	2 814	2 851		≥ 3037	2 966	
Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna	-	-	-	≥ 51,5%	≥ 51,5%	51,75%	≥ 54%
Hållbara resor							
Andel förnybar energi i kollektivtrafiken		91%	91%		≥93%	95%	100%
Procentuell måluppfyllnad enligt miljöprogram		N/A	N/A		80%	100%	
Procentuell måluppfyllnad för miljömål i trafikförsörjningsprogrammet		N/A	N/A		58%	63%	100%
Tillgänglig och sammanhållen region							
Fullt tillgänglig linje eller bytespunkt [1)]		71%	77%	80%	80%	81%	100%
Teknisktillgänglighet till hissar och rulltrappor	N/A	N/A	N/A			[2)]	
Kollektivtrafikens restid mellan regionala stadskärnor och Arlanda flygplats ska vara konkurrenskraftig med bilens restid.	N/A	N/A	N/A		50%	50%	

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

[2)] Innan målnivåer kan sättas behöver en nollmätning genomföras

Målnivåerna för andel trygga resenärer samt för antal genomsnittligt påstigande har reviderats utifrån lägre utfall men med ambition att nå målen i TFP 2030.

Målnivåerna för skärgårdstrafiken sänks med anledning av beslut om försökslinjerna 83 och 84 för pendelbåtar, som för resenärerna i skärgården kommer att innebära en extrabytespunkt. Däremot höjs målnivån för pendelbåtar (ingår i nöjda resenärer – allmän kollektivtrafik).

När det gäller indikatorn Teknisk tillgänglighet för hissar och rulltrappor (indikator att utveckla i budget 2020), så pågår arbete med att säkerställa att denna framöver kan mätas på ett tillförlitligt sätt. Det arbete som pågår är utveckling och implementering av systemstöd för att kunna mäta. Det finns inga direkta avtalskrav kopplade till tekniskt tillgänglighet i anläggningen. Trafikförvaltningen kommer först kunna mäta den tekniska tillgängligheten under 2021 och då utefter den uppföljningen kunna sätta målnivåer.

SL Koncernen

Resultaträkning Mkr	Utfall 2019	Budget 2020	Budget 2021	Budget 2022	Budget 2023
Verksamhetsanslag	9 382	9 675	10 022	10 319	10 631
Biljettintäkter	8 829	9 325	9 627	9 921	10 071
Uthyrning fordon	1 388	1 388	1 371	1 364	1 359
Uthyrning lokaler	848	869	977	1 024	1 030
Reklamintäkter	451	419	403	409	415
Övriga intäkter	1 310	1 073	1 134	1 208	1 270
Verksamhetens intäkter	**22 207**	**22 750**	**23 533**	**24 244**	**24 776**
Personalkostnader	-33	-23	-21	-22	-23
Köpt trafik	-13 519	-14 326	-14 763	-15 336	-15 946
Drift och underhåll	-2 320	-2 208	-2 410	-2 435	-2 408
Övriga kostnader	-2 129	-2 061	-2 008	-1 907	-1 494
Verksamhetens kostnader	**-18 001**	**-18 618**	**-19 202**	**-19 700**	**-19 871**
Avskrivningar	-3 100	-3 276	-3 462	-3 682	-4 054
Finansnetto	-544	-451	-464	-458	-447
Resultat	**563**	**404**	**404**	**404**	**404**

Balansräkning	Utfall 2019	Budget 2020	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023
Anläggningstillgångar	58561	62295	65117	68391	69928
- varav andelar i dotterbolag					
Omsättningstillgångar	3361	4015	3651	3302	3014
- varav kassa och bank	*1372*	*2027*	*1662*	*1313*	*1025*
SUMMA TILLGÅNGAR	**61921**	**66310**	**68768**	**71693**	**72941**
Eget kapital	**8341**	**8745**	**9149**	**9553**	**9957**
Avsättningar	**1017**	**1015**	**674**	**671**	**666**
Skulder	**52563**	**56550**	**58945**	**61469**	**62318**
- varav långfristiga skulder	*42365*	*46015*	*47950*	*50822*	*51988*
- varav kortfristiga skulder	*10198*	*10534*	*10995*	*10647*	*10330*
SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL	**61921**	**66310**	**68768**	**71693**	**72941**

Investeringar, mkr	Utfall 2019	Budget 2020	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023	Plan 2024
Strategiska investeringar	2689	4596	4164	4602	3135	2746
Ersättningsinvesteringar	1664	2360	2088	2266	2377	2439

Waxholmsbolaget

Resultaträkning Mkr	Utfall 2019	Budget 2020	Budget 2021	Budget 2022	Budget 2023
Verksamhetsanslag	380	403	402	412	417
Biljettintäkter	79	90	92	94	96
Övriga intäkter	102	131	147	158	166
Verksamhetens intäkter	**561**	**624**	**641**	**664**	**679**
Personalkostnader	-1	-1	-1	-1	-1
Köpt trafik	-383	-426	-440	-454	-463
Drift och underhåll	-112	-117	-122	-133	-142
Övriga kostnader	-29	-28	-27	-27	-27
Verksamhetens kostnader	**-524**	**-571**	**-590**	**-614**	**-632**
Avskrivningar	-51	-52	-50	-48	-44
Finansnetto	-2	-1	-1	-2	-2
Resultat	**-17**	**0**	**0**	**0**	**0**

Balansräkning	Utfall 2019	Budget 2020	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023
Anläggningstillgångar	488	490	472	513	547
- varav andelar i dotterbolag					
Omsättningstillgångar	76	76	76	76	76
SUMMA TILLGÅNGAR	**564**	**566**	**548**	**589**	**623**
Eget kapital	**35**	**35**	**35**	**35**	**35**
Avsättningar	**14**	**14**	**13**	**13**	**13**
Skulder	**515**	**517**	**499**	**540**	**575**
- varav långfristiga skulder	*320*	*322*	*305*	*346*	*380*
- varav kortfristiga skulder	*195*	*195*	*195*	*195*	*195*
SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL	**564**	**566**	**548**	**589**	**623**

Investeringar, mkr	Utfall 2019	Budget 2020	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023	Plan 2024
Strategiska investeringar	14	15	11	69	68	14
Ersättningsinvesteringar	66	39	21	20	10	153

Taxebilaga budgetunderlag 2021

Priser 2021 **AB Storstockholms Lokaltrafik, SL**	**Vuxna**	**Pensionär, student, ungdom**
30-dagarsbiljett	950 kr	640 kr
Enkelbiljett		
Reskassa, spärr, automat, app, ombud (kvittopapper), kontaktlöst	38 kr	25 kr
Engångskort, kontuktör	51 kr	34 kr

Waxholm Ångfartygs AB	**Vuxna**	**Pensionär, ungdom, student**
30-dagarsbiljett	950 kr	640 kr
Ö-kort (avgift per kort och år)	600 kr	600 kr

Detta budgetunderlag inför Region Stockholms mål och budget 2021 med plan för åren 2022–2023 samt förslag till investeringsbudget 2021 och investeringsplan för 2021–2030 har nämnd-/styrelsebehandlats 2020-05-26.

Sara Catoni
Tillförordnad Förvaltningschef trafikförvaltningen

Catarina Strömsten
Ekonomidirektör

Bilagor:
Bilaga 1 Investeringsplan 2021-2030
Bilaga 2 Bedömning av resultatpåverkan kopplat till investeringsobjekt
Bilaga 3 Prioritering och riskbedömning investeringar

Bilaga 1: Trafikinvesteringar 2021-2030

Region Stockholm

Mkr	Dnr	Status	Ny- /ersättnings-investering	Total investeringsutgift			Investeringsutgifter									
				Förslag till ny total utgift	Fastställd total utgift enligt budget 2020	Ackumulerad förbrukning tom 2019-12-31	Budget 2020	Prognos 2020	Budget 2021	Plan 2022	Plan 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027	Plan 2028	Plan 2029	Plan 2030
1. Trafiknämnden/Trafikförvaltningen																		
Summa investeringar Trafiknämnden/Trafikförvaltningen				**84 903,6**	**73 963,0**	**26 718,7**	**7 212,5**	**6 906,3**	**6 877,9**	**7 426,5**	**5 838,6**	**5 422,9**	**4 743,8**	**3 816,5**	**3 995,0**	**4 657,2**	**6 068,4**	**5 398,2**
varav medfinansiering Sverigeförhandlingen Trafiknämnden																		
varav medfinansiering stat och kommuner Trafinknämnden																		
Beslutade investeringar Trafiknämnden/Trafikförvaltningen				45 232,6	44 124,0	26 466,2	6 701,5	6 574,0	6 019,6	5 749,4	4 021,9	2 845,0	1 878,7	1 534,8	1 794,1	1 476,8	1 559,3	1 784,7
varav medfinansiering							*548,7*		*889,7*	*650,8*	*977,9*	*737,8*	*204,5*	*156,0*	*127,5*	*127,5*	*17,5*	
Planerade investeringar Trafiknämnden/Trafikförvaltningen				39 671,1	29 839,0	252,6	511,0	332,3	858,4	1 677,1	1 816,8	2 577,9	2 865,0	2 281,7	2 200,8	3 180,4	4 509,1	3 613,5
varav medfinansiering							*166,9*		*101,4*	*257,4*	*62,9*	*285,5*	*328,2*	*269,2*	*549,7*	*1118,5*	*1662,7*	*1747,0*
Nyinvesteringar Trafiknämnden/Trafikförvaltningen			Nyinvestering	69 083,1	59 834,7	25 351,2	4 968,0	5 104,2	4 751,8	5 168,6	3 533,2	2 910,7	1 950,2	1 076,3	1 286,6	2 046,9	3 527,4	2 957,2
Ersättningsinvesteringar* Trafiknämnden/Trafikförvaltningen			Ersättningsinv.	15 820,5	14 128,3	1 367,5	2 244,5	1 802,1	2 126,1	2 257,9	2 305,4	2 512,2	2 793,6	2 740,2	2 708,4	2 610,2	2 541,0	2 441,0
1.1. Beslutade investeringar Trafiknämnden/Trafikförvaltningen																		
1.1.1 Genomförandebeslut Trafiknämnden/Trafikförvaltningen				***45 232,6***	***44 124,0***	***26 466,2***	***6 701,5***	***6 574,0***	***6 019,6***	***5 749,4***	***4 021,9***	***2 845,0***	***1 878,7***	***1 534,8***	***1 794,1***	***1 476,8***	***1 559,3***	***1 784,7***
Program Roslagsbanans utbyggnad	LS 2016-0526	Genomförande	Nyinvestering	10 379,0	9 643,8	7 097,7	709,5	1062,7	659,4	627,8	526,8	392,8	5,3	6,6				
varav medfinansiering							*200,7*		*193,1*	*31,0*								
Program Bussdepåer	LS 1409-1055	Genomförande	Nyinvestering	3 909,4	4 048,3	2 858,9	368,2	455,3	174,1	115,8	153,2	152,1						
Program Slussen	LS 1403-0374	Genomförande	Nyinvestering	438,6	438,6	376,4	40,2	24,1	30,6	5,5	2,0							
Program Röda linjens uppgradering	RS 2019-0885	Förnyat. Genomf.	Nyinvestering	10 710,0	10 710,0	5 484,1	1514,2	1107,8	1527,6	1394,4	588,8	537,5	69,9					
Program Tvärbana Norr Solnagrenen	LS 0809-0803	Genomförande	Nyinvestering	5 541,1	5 541,1	5 468,8	29,3	33,6	12,6	26,1								
Program Tvärbana Norr Kistagrenen	LS 2016-1027	Genomförande	Nyinvestering	4 936,2	4 936,2	1 170,7	985,8	1160,0	781,3	1009,8	706,9	107,5						
varav medfinansiering							*179,6*		*319,8*	*193,6*	*701,1*	*590,8*						
Program Saltsjöbanan	LS 2017-1587	Genomförande	Nyinvestering	1 835,2	1 835,1	1 327,2	38,8	48,0	68,3	199,2	17,6	11,1	160,1	3,6				
varav medfinansiering							*31,4*		*30,0*	*75,0*	*2,0*	*2,0*	*47,0*					
Bussterminal Slussen	RS 2019-0884	Förnyat. Genomf.	Nyinvestering	2 618,3	2 618,3	1 096,4	372,7	497,1	469,4	298,3	190,8	66,4						
varav medfinansiering							*107,0*		*326,8*	*348,2*	*274,7*	*144,9*	*157,5*					
Bussterminal Slussen brukarspecifik inredning	LS 2018-1215	Genomförande	Nyinvestering	234,5	234,6	16,1	14,5	12,8	38,9	113,1	53,7							
SL Lås	LS 1312-1601	Genomförande	Nyinvestering	400,9	400,9	314,0	45,5	56,5	30,4									
C20 - uppgradering	RS 2019-0896	Förnyat. Genomf.	Ersättningsinv.	1 453,2	1 453,1	446,7	378,8	127,8	351,3	362,0	165,4							
Lilla Lidingöbron	SL 2018-0325	Genomförande	Ersättningsinv.	132,0	131,9	20,9	32,9	22,7	32,0	56,4								
Livstidssäkrade åtgärder X10p fordon	TN 2017-0010	Genomförande	Ersättningsinv.	150,0			50,0	6,1	23,2	65,0	55,0	0,7						
Utbyte av hissar och rulltrappor	LS 1403-0399	Genomförande	Ersättningsinv.	1 500,0	1 500,0	665,0	167,1	95,2	191,7	143,5	143,3	143,3	118,0					
Rissne Tunnelbanedepå	RS 2019-0936	Genomförande	Ersättningsinv.	631,9	631,9	9,7	107,0	41,5	183,1	121,2	105,4	96,4	74,7					
Roslagsbanan Lindholmen Kårsta	SL 2016-0409	Genomförande	Ersättningsinv.	182,0				105,0	77,0									
Banåtgärder Söderströmsbron	SL 2017-0176	Genomförande	Ersättningsinv.	180,2		113,5		42,5	24,2									
Nyinvesteringar < 100 mkr			Nyinvestering				471,3	464,7	484,0	372,0	414,7	349,9	313,8	294,9	288,1	172,2	131,0	127,0
Ersättningsinvesteringar < 100 mkr			Ersättningsinv.				1 375,5	1 210,8	860,4	839,3	898,3	987,5	1 137,0	1 229,8	1 506,0	1 304,6	1 428,3	1 657,7
varav medfinansiering							*30,0*		*20,0*	*3,0*				*156,0*	*127,5*	*127,5*	*17,5*	
1.2 Planerade investeringar Trafiknämnden/Trafikförvaltningen																		
1.2.1 Planeringsbeslut Trafiknämnden/Trafikförvaltningen				***6 186,5***	***4 880,0***	***137,0***	***242,6***	***191,7***	***540,1***	***809,0***	***1 075,3***	***1 359,1***	***1 138,6***	***676,1***	***211,5***	***48,0***		
Saltsjöbanan upphöjning	LS 2018-0475	Planering	Nyinvestering	540,3	540,3	12,9	24,5		13,6	20,5	24,5	168,7	200,0	100,0				
varav medfinansiering							*20,0*		*14,0*	*21,0*	*25,0*	*169,0*	*200,0*	*100,0*				
Bussterminal Barkarby	LS 2017-0545	Planering	Nyinvestering	120,0	120,0	6,7	1,0	0,9	1,5	1,5	51,5	50,0	7,8					
varav medfinansiering											*0,5*	*25,5*	*25,0*	*4,5*				
Bussterminal Nacka Centrum	LS 2016-0625	Planering	Nyinvestering	520,0	520,1	8,7	5,0	9,2	2,7	2,7	16,7	100,0	100,0	202,0	60,0	18,0		
varav medfinansiering											*8,4*	*50,0*	*50,0*	*101,0*	*41,6*	*9,0*		
Samkörbarhet	LS 2018-0724	Planering	Nyinvestering	1 425,0	447,0	6,5	45,0	32,0	127,5	160,0	300,0	300,0	275,5	122,0	101,5			
Anpassning trafikstyrningssystem bef. Tunnelbana	TN 2015-0991	Planering	Nyinvestering	1 000,0	850,0	14,2	50,0	50,0	140,0	225,0	225,0	240,0	105,8					
Danviksbron	LS 2016-1030	Planering	Ersättningsinv.	225,0	177,5	9,4	7,9	6,6	8,4	19,4	22,2	76,6	64,2	18,2				
varav medfinansiering										*8,0*	*9,0*	*31,0*	*26,0*	*7,0*				
Utbyggnad av Älvsjö depå	LS 2018-0477	Planering	Ersättningsinv.	865,0	864,8	26,2	51,2	38,2	140,6	217,9	224,7	161,1	56,3					
Upprustning Södra Götgatan	LS 2017-0541	Planering	Ersättningsinv.	338,9	208,0	8,9	10,0	4,0	16,0	30,0	50,0	50,0	50,0	50,0	50,0	30,0		
Saltsjöbanan och tunnelbaneentréer vid Slussen (Bytespunkt Slussen upprustning)	SL 2013-1569	Planering	Ersättningsinv.	1 026,2	1 026,2	38,9	39,2	41,6	82,6	86,7	100,9	212,7	279,0	183,8				
varav medfinansiering							*11,0*			*10,0*	*20,0*	*10,0*	*7,5*					

fortsättning trafikinvesteringar

Mkr	Dnr	Status	Ny- /ersättnings-investering	Total investeringsutgift: Förslag till ny total utgift	Fastställd total utgift enligt budget 2020	Ackumulerad förbrukning tom 2019-12-31	Investeringsutgifter: Budget 2020	Prognos 2020	Budget 2021	Plan 2022	Plan 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027	Plan 2028	Plan 2029	Plan 2030
Ny färjeterminal Skeppsbrokajen	SL 2013-1569	Planering	Nyinvestering	126,1	126,1	4,5	8,8	9,2	7,3	45,3	59,7							
Nyinvesteringar < 100 mkr			Nyinvestering															
Ersättningsinvesteringar < 100 mr			Ersättningsinv.															
1.2.2 Inriktningssbeslut Trafiknämnden/Trafikförvaltningen				***32 083,9***	***23 647,9***	***115,6***	***268,0***	***140,5***	***318,3***	***857,0***	***711,5***	***1 193,8***	***1 711,4***	***1 589,6***	***1 790,4***	***2 666,7***	***4 006,4***	***3 477,2***
Tonnage för Pendelbåt och Skärgårdstrafik	LS 1403-0399	Inriktning	Nyinvestering	291,0	293,0	1,6	3,0		2,0	10,6	10,9	22,5	231,9	11,5				
Bytespunkt Gullmarsplan	LS 2018-0476	Inriktning	Nyinvestering	301,0	301,2	19,2	7,5	3,0	5,0	3,0	6,0	8,0	16,0	60,0	100,0	80,8		
varav medfinansiering													*19,7*	*56,7*				
Övergripande utredningar till befintligt system	TN 2015-0090	Inriktning	Nyinvestering	160,0	160,0	5,3	10,0	10,0	8,2	10,6	21,9	20,3	19,7	19,7	19,7	19,6	5,0	
Brandskyddsåtgärder tunnelbana	Tidig. ospec.	Inriktning	Ersättningsinv.	852,2		0,9		40,0	19,6	53,0	109,3	180,1	185,5	263,9				
Stomlinje Söderort-Nacka *	TN 2016-0414	Inriktning	Nyinvestering	23,5	7,0	0,0	5,0	5,0	4,0	9,5	4,0	1,0						
Nockebybanan ersättning till Akka 4	SL 2016-0091	Inriktning	Nyinvestering	475,0	475,0	0,1	1,5	5,5	5,5	15,5	14,5	100,0	120,0	120,0	93,9			
Kollektivtrafik Norra Djurgårdsstaden *		-	Nyinvestering	15,0	30,0		6,0		8,0	7,0								
Framtida trafikstyrningssystem **	TN 2018-1381	Inriktning	Nyinvestering	62,0	32,0	4,7	3,1	7,0	11,0	10,0	10,0	10,0	9,3					
Pendeltåg depå ny			Nyinvestering	850,0	750,0		1,0		6,0	130,0	60,0	225,0	300,0	120,0	9,0			
Spårväg Syd		Inriktning	Nyinvestering	5 242,0	5 242,0	42,1	97,4	25,0	50,0	125,0					562,0	900,0	1000,0	1000,0
varav medfinansiering							*71,7*		*45,2*	*113,0*					*508,0*	*813,6*	*904,0*	*904,0*
Roslagsbanan till City		Inriktning	Nyinvestering	9 014,0	9 014,0	14,2	98,5	25,0	50,0	125,0						351,0	900,0	1000,0
varav medfinansiering							*64,2*		*42,2*	*105,4*						*295,9*	*758,7*	*843,0*
Spårväg Syd- fordon och depå			Nyinvestering	1 600,0					4,0	5,4					12,3	25,3	391,4	67,2
Saltsjöbanans utveckling *			Nyinvestering	20,0	20,0		3,0		7,0	13,0								
Roslagsbanans utveckling			Nyinvestering	5 650,0	20,0		3,0		7,0	13,0						380,0	900,0	700,0
Pendel- och regionalsystemets utveckling *			Nyinvestering	15,0	20,0		4,0		5,0	10,0								
Upprustning Saltsjö Järla			Nyinvestering	130,0					10,0	53,0	44,0	23,0						
Skarpnäcksgrenen	LS 2016-0999	Inriktning	Ersättningsinv.	204,0	204,0	1,1	4,5	2,5	7,5	7,5	20,0	45,0	60,0	50,0	10,4			
Hässelbygrenen	TN 2019-0022	Inriktning	Ersättningsinv.	1 784,0	1 784,0	23,9	2,5	2,5	10,0	22,0	50,0	200,0	200,0	200,0	200,0	200,0	200,0	200,0
Bussdepåförsörjning	TN 2019-0022	Inriktning	Ersättningsinv.	2 815,0	2 815,0		8,0	8,0	11,0	13,0	210,0	160,0	310,0	310,0	510,0	510,0	410,0	310,0
Stridbecksvalv stationer			Ersättningsinv.	1 760,0	1 760,0		6,0	7,0	7,0	10,0	40,0	150,0	200,0	200,0	200,0	200,0	200,0	200,0
Anslutningsspår TB och TRV spår	TN 2016-1356	Inriktning	Ersättningsinv.	194,0	158,5	2,5	4,0		2,5	2,0	2,0	3,0	37,0	72,0	73,0			
Lågfrekvent underhåll X60, X60A, X60			Ersättningsinv.	626,2	562,2				78,0	208,9	108,9	45,9	21,9	162,5				
Nyinvesteringar < 100 mkr			Nyinvestering															
Ersättningsinvesteringar < 100 mr			Ersättningsinv.															
1.2.3 Objekt för kommande budgetperioder Trafiknämnden/Trafikförvaltningen				***1400,6***	***1 311,2***		***0,5***			***11,0***	***30,0***	***25,0***	***15,0***	***16,0***	***199,0***	***465,7***	***502,7***	***136,3***
Bytespunkt Ropsten			Nyinvestering	460,0	460,0		0,5			1,0	10,0	15,0	15,0	16,0	40,0	100,0	200,0	63,0
Tunnelbanans utveckling *			Nyinvestering	30,0						5,0	15,0	10,0						
Spårvägssystemets utveckling *			Nyinvestering	10,0						5,0	5,0							
Lågfrekvent underhåll PT 2027-2030			Ersättningsinv.	900,6	851,2										159,0	365,7	302,7	73,3

* utgifter avser inriktningsfas

** Utgifter avser inriktnings- och planeringsfas

Mkr	Dnr	Status	Ny- /ersättnings-investering	Total investeringsutgift			Investeringsutgifter										
				Förslag till ny total utgift	Fastställd total utgift enligt budget 2020	Ackumulerad förbrukning tom 2019-12-31	Budget 2020	Prognos 2020	Budget 2021	Plan 2022	Plan 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027	Plan 2028	Plan 2029	Plan 2030
2. Investeringar Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana																	
Summa investeringar Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana					**43 584,3**		**2 748,6**										
varav summa medfinansiering stat och kommuner Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana					*32 800,8*		*1 347,6*										

Bilaga 2 - Bedömning av resultatpåverkan direkt kopplat till investeri

Mkr	Typ	Status	Färdigt	Total utgift	
				Ny prognos total utgift	Beräknad total utgift enligt budget 2020
Objekt: Trafiknämnden/trafikförvaltningen					
10001 - Program Roslagsbanans utbyggnad	Nyinvestering	Enligt bilaga 1	2026	10 379,0	9 643,8
10002 - Program Bussdepåer	Nyinvestering	Enligt bilaga 1	2026	3 909,4	4 048,3
10004 - Program Slussen	Nyinvestering	Enligt bilaga 1	2023	438,6	438,6
10005 - Program Röda linjens uppgradering	Nyinvestering	Enligt bilaga 1	2025	10 710,0	10 710,0
10007 - Program Tvärbana Norr Solnagrenen	Nyinvestering	Enligt bilaga 1	2022	5 541,1	5 541,1
10016 - Program Tvärbana Norr Kistagrenen	Nyinvestering	Enligt bilaga 1	2024	4 936,2	4 936,2
10030 - Program Saltsjöbanan	Nyinvestering	Enligt bilaga 1	2026	1 835,2	1 835,1
15001 - Bussterminal Slussen	Nyinvestering	Enligt bilaga 1	2024	2 618,3	2 618,3
15003 - Danviksbron	Ersättningsinvestering	Enligt bilaga 1	2026	225,0	177,5
15007 - C20 - uppgradering	Ersättningsinvestering	Enligt bilaga 1	2023	1 453,2	1 453,1
15008 - Bussterminal Slussen brukarspecifik inrednir	Nyinvestering	Enligt bilaga 1	2023	234,5	234,6
15009 - Bytespunkt Slussen upprustning	Ersättningsinvestering	Enligt bilaga 1	2026	1 026,2	1 026,2
15010 - Saltsjöbanan upphöjning	Nyinvestering	Enligt bilaga 1	2026	540,3	540,3
15012 - Ny färjeterminal Skeppsbrokajen	Nyinvestering	Enligt bilaga 1	2023	126,1	126,1
15013 - Lilla Lidingöbron	Ersättningsinvestering	Enligt bilaga 1	2022	132,0	131,9
20004 - Lågfrekvent underhåll X60, X60A, X60	Ersättningsinvestering	Enligt bilaga 1	2026	626,2	562,2
20006 - Utbyte av hissar och rulltrappor	Ersättningsinvestering	Enligt bilaga 1	2025	1 500,0	1 500,0
20007 - Utbyggnad av Älvsjö depå	Ersättningsinvestering	Enligt bilaga 1	2025	865,0	864,8
20010 - Upprustning Södra Götgatan	Ersättningsinvestering	Enligt bilaga 1	2028	338,9	208,0
20011 - Skarpnäcksgrenen	Ersättningsinvestering	Enligt bilaga 1	2027	204,0	204,0
20014 - Rissne Tunnelbanedepå	Ersättningsinvestering	Enligt bilaga 1	2025	631,9	631,9
20015 - Lågfrekvent underhåll PT 2027-2030	Ersättningsinvestering	Enligt bilaga 1	2030	900,6	851,2
20016 - Stridbecksvalv stationer	Ersättningsinvestering	Enligt bilaga 1	2030	1 760,0	1 760,0
20017 - Livstidssäkrade åtgärder X10p fordon	Ersättningsinvestering	Enligt bilaga 1	2024	150,0	200,0
20018 - Brandskyddsåtgärder tunnelbana	Ersättningsinvestering	Enligt bilaga 1	2026	852,2	5,0
30005 - Spårväg Syd	Nyinvestering	Enligt bilaga 1	2031	5 242,0	5 242,0
30006 - Tonnage för Pendelbåt och Skärgårdstrafik	Nyinvestering	Enligt bilaga 1	2026	291,0	293,0
30008 - Bytespunkt Gullmarsplan	Nyinvestering	Enligt bilaga 1	2030	301,0	301,2
30009 - Bussterminal Barkarby	Nyinvestering	Enligt bilaga 1	2026	120,0	120,0
30014 - Anpassning trafikstyrningssystem bef. Tunne	Nyinvestering	Enligt bilaga 1	2027	1 000,0	850,0
30015 - Bussterminal Nacka Centrum	Nyinvestering	Enligt bilaga 1	2029	520,0	520,1
30017 - Övergripande utredningar till befintligt syste	Nyinvestering	Enligt bilaga 1	2029	160,0	160,0
30018 - Pendeltåg depå ny	Nyinvestering	Enligt bilaga 1	2029	850,0	750,0
30019 - Hässelbygrenen	Ersättningsinvestering	Enligt bilaga 1	2029	1 784,0	1 784,0
30023 - Bussdepåförsörjning	Ersättningsinvestering	Enligt bilaga 1	2028	2 815,0	2 815,0
30025 - Stomlinje Söderort-Nacka	Nyinvestering	Enligt bilaga 1	2035	23,5	7,0
30027 - Nockebybanan ersättning till Akka 4	Nyinvestering	Enligt bilaga 1	2027	475,0	475,0
30029 - Bytespunkt Ropsten	Nyinvestering	Enligt bilaga 1	2028	460,0	460,0
30032 - Kollektivtrafik Norra Djurgårdsstaden	Nyinvestering	Enligt bilaga 1	2030	15,0	30,0

Mkr	Typ	Status	Färdigt	Total utgift: Ny prognos total utgift	Total utgift: Beräknad total utgift enligt budget 2020
30033 - Roslagsbanan till City	Nyinvestering	Enligt bilaga 1	2036	9 014,0	9 014,0
30034 - Samkörbarhet	Nyinvestering	Enligt bilaga 1	2027	1 425,0	447,0
30035 - Framtida trafikstyrningssystem	Nyinvestering	Enligt bilaga 1	2035	62,0	32,0
30038 - Saltsjöbanans utveckling	Nyinvestering	Enligt bilaga 1	2022	20,0	20,0
30039 - Roslagsbanans utveckling	Nyinvestering	Enligt bilaga 1	2032	5 650,0	20,0
30040 - Pendel- och regionalsystemets utveckling	Nyinvestering	Enligt bilaga 1	2022	15,0	20,0
30042 - Spårväg Syd- fordon och depå	Nyinvestering	Enligt bilaga 1	2031	1 600,0	
30044 - Tunnelbanans utveckling	Nyinvestering	Enligt bilaga 1	2024	30,0	
30045 - Spårvägssystemets utveckling	Nyinvestering	Enligt bilaga 1	2023	10,0	
30046 - Anslutningsspår TB och TRV spår	Ersättningsinvestering	Enligt bilaga 1	2027	194,0	158,5
30047 - Upprustning Saltsjö Järla	Nyinvestering	Enligt bilaga 1	2026	130,0	121,1
40003 - SL Lås	Nyinvestering	Enligt bilaga 1	2021	400,9	400,9
80000 - Ospecificerade investeringar	n.a	Enligt bilaga 1	n.a	26 338,3	23 693,1
Summa Objekt TN/TF				**110879,7**	**97 982,3**

Region Stockholm

Anvisningar till bilaga 2, Resultatpåverkan direkt kopplad till investeringsobjek

1. Bedömning ska endast ske från den som äger investeringen i sin balans- och resultaträkning, dessutom ska respektive ansvarig verksamhet bedöma utökningar/effektivisering som är en direkt konsekvens av investeringarna.

2. Bedömningarna bygger på framtagna projektkalkyler.

3. Definition av respektive kolumn under fliken rsultatpåverkan investeringsobjekt

Kolumn G-P: Investeringsplan
Ska motsvara värden i Bilaga 1, Investeringsplan

Kolumn Q-Z: Driftsättningsplan
Ska motsvara de årliga värdena som planeras att driftsättas och nyttjandeperioden påbörjas.
Vid driftsättning av delar av objekten ska det motsvara de tillgångsvärden som driftsätts årligen, exempelvis om ett objekt uppgår till 100 varav 80 driftsätts år 2021 och 20 år 2022 ska dessa värden anges.

Summa resultatpåverkan, Kolumn AA-AJ:
Ska mostavarar summering av kolumnerna för respektive år för

Räntekostnader
Avskrivningskostnader
Driftskostnader (för tillgången)
Verksamhetskostnader (exkluderat driftskostnad och hyra från LFS)
Intäkter (påverkan för Region Stockholm)

Kalkylerad räntekostnad, Kolumn AK-AT:
Investeringskalkylen ska belastas med den kalkylränta som motsvaras av investeringens livslängd

till och med 10 år	3,0 procent
11 till 24 år	3,7 procent
25 år och däröver	3,9 procent

Avskrivningskostnad, Kolumn AU-BD
Avskrivningskostnader under nyttjandeperioden.

Driftskostnad, Kolumn BE-BN
Driftskostnad avseende **tillgången** och ska avse **netto** av förändrade driftskostnader, exempelvis service och underhåll a

Verksamhetskostnad, Kolumn BO-BX
Ska utökningar/effektivisering som är en konsekvens av investeringarna anges, exempelvis utökad köpt trafik eller förändringar av bemanningsbehovet. Förändringar till följd av pris- och volymuppräkningar ska inte medtas. Hyreskostnader från Landstingsfastigheter Stockholm får inte räknas in.

Intäkter, Kolumn BY-CH
Förändringar som en direkt följd av investeringarna anges, exempelvis upplösning av medfinansiering.
Ersättningar inom Region Stockholm får inte räknas med.

ct

nges.

Bilaga 2 - Bedömning av resultatpåverkan direkt kopplat till investeringsobjektet

Mkr	Typ	Status	Färdigt	Total utgift	
				Ny prognos total utgift	Beräknad total utgift enligt budget 2019
Förvaltning/bolag					
Tunnelbana till Nacka och Söderort	Nyinvestering	Enligt bilaga 1	2030	24 214	13 654
Tunnelbana till Arenastaden	Nyinvestering	Enligt bilaga 1	2028	6 333	4 214
Södra Hagalund	Nyinvestering	Enligt bilaga 1	2028	1 384	1 282
Tunnelbana till Barkarby	Nyinvestering	Enligt bilaga 1	2026	5 842	3 249
Depå Nya tunnelbanan	Nyinvestering	Enligt bilaga 1	2025	4 380	4 530
Fordon	Nyinvestering	Enligt bilaga 1	2024	2 712	2 389
Tunnelbana till Älvsjö	Nyinvestering	Enligt bilaga 1	2035	14 428	14 266
Depå och fordon Tunnelbana til Älvsjö	Nyinvestering	Enligt bilaga 1	2035	2 951	
Summa investeringar Förvaltning/bolag				**62 243**	**43 584**

Region Stockholm

Anvisningar och innehåll

Prioritering och riskbedömning

Prioritering
Investeringsobjekt som planeras ska vara förenliga med fullmäktiges mål, i paritet med behov som finns och utgå
långsiktiga ekonomiska ramar och förutsättningar. Prioriteringsmodellen anger kriterier för rangordning och jäm
investeringsobjekt överstigande 100 miljoner kronor där genomförandebeslut inte ännu fattats, så att prioriterir
behov och ändamål inom beslutat investeringsutrymme. Prioriteringskriterier och frågeställningar:

- *Måluppfyllelse*: Är investeringen kopplad till regionfullmäktiges beslutade mål och strategiplaner exempelvis FI
FVM?
- *Lagkrav och myndighetskrav*: Är investeringen ett lagkrav eller ett myndighetskrav?
- *Tidsprioritet - hälsa och säkerhet*: Är investeringen en följd i att akut åtgärda, minimera eller förebygga en bety
allmän hälsa eller säkerhet för första, andra eller tredje part?
- *Tidsprioritet – samband*: Är investeringen en förutsättning för en pågående, beslutad eller avtalad investering?
ett resultat av en förhandlingsöverenskommelse?
- *Rationaliseringar:* Bidrar investeringen till ökade intäkter, minskade driftkostnader och /eller förbättrad effektiv
- *Senareläggning*: Kan investeringsobjektet senareläggas om investeringsutrymmet är begränsat?
- *Riskbedömning*: Riskbedömning innefattar identifiering och analys av risker och möjligheter. Risk ska bedömas
värderas innan åtgärder/ytterligare åtgärder är genomförda dvs. hur riskbilden ser ut vid tillfället då bedömninge
riskverktyg kopplat till investeringar saknas ska riskbedömningen, ske i enlighet med regionens riktlinjer för inter

Konsekvensanalys:
Dialog kring prioritering ska alltid inbegripa en konsekvensanalys ifall investeringen inte genomförs. Konsekvensa
för vilka konsekvenserna som uppstår om ett investeringsobjekt utgår och inkludera vilka alternativa åtgärder so
istället måste genomföras.

Riskanalys:
Riskanalysen ska innehålla faktorer som skapar osäkerhet i investeringsplaner samt ekonomiska och verksamsan
konsekvenser av dessa. Faktorer kan avse ekonomiska, verksamhetsmässiga, finansiella, tekniska risker samt risk
upphandling, leveranser och avtal. **En riskanalys ska göras av samtliga investeringsobjekt över 100 miljoner kro**

Viktning kriterier
Viktning av prioriteringskriterier ska ske utifrån respektive nämnd och bolags mål och krav. I fliken "Viktning krite
korrigeringar för att ändra valen i rullgardinsmenyerna som finns i fliken "Prioritering och riskbedömning".

Kommande beslut
Under fliken "Kommande beslut" ska objekt över 100 miljer kronor som ligger som kommande beslut i investerir
utifrån objektsbeskrivning, objektets nuvarande fas, vilket det kommande beslutet är samt förväntad tidpunkt f
beslutet.

å från regionens
ıförelse av
ıg kan ske utifrån

HS, RUFS eller

dande risk för

Är investeringen

vitet?

utifrån hur de
en görs. I de fall
rkontroll.

analysen ska svara
ɔm i sådana fall

nhetsmässiga
ker i samband med
ɔnor.

erier" görs

ıgsplanen beskrivas
ör det kommande

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 kolumn

Förvaltning/bolag

Investeringsobjekt	Objekt information					Prioritering	Prioriteringskriterier								Kompletterande information		
Investeringsobjekt enligt bilaga 1	Investeringstyp	Beslut	Total utgift 2021-2030	Total investeringsutgift (Mkr)	Osäkerhetsgrad (%)	Prioritering	Måluppfyllelse	Regionens strategiska	Lagkrav och myndighetsbeslut	Tidsprioritet - hälsa	Tidsprioritet - samhälle	Rationaliseringar	Riskbedömning	Senareläggning (år)	Sambandsobjekt	Konsekvensanalys	Riskanalys
15007 - C20 - uppgradering	Ersättningsinvestering	Genomförande	878,7	1 453,2		8,0							Hög				Se separat bilaga
15013- Lilla Lidingöbron	Ersättningsinvestering	Genomförande	88,4	132,0		8,0							Låg		Spårväg City	Lidingöbanan kan inte kopplas till Spårväg 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.
20006 - Utbyte av hissar och rulltrappor	Ersättningsinvestering	Genomförande	739,8	1 500,0		8,0							Medium				Se separat bilaga
20014 - Rissne Tunnelbanedepå	Ersättningsinvestering	Genomförande	580,8	631,9		8,0							Medium		Depåer och spår	Kan inte underhålla fordon	Se separat bilaga
20017 - Livstidssäkrade åtgärder X10p fordon	Ersättningsinvestering	Genomförande	143,9	150,0	15%	8,0							Medium			färre fordon i trafik	Konsekvens om uh ej utförs enligt plan blir färre fordon i trafik.
20019 - Roslagsbanan Lindholmen Kårsta	Ersättningsinvestering	Genomförande	77,0	182,0	50%	8,0							Hög		X15P	X15P kan inte verifieras	Se separat bilaga
20020 - Banåtgärder Söderströmsbron	Ersättningsinvestering	Genomförande	24,2	180,2	15%	8,0							Låg		Relärumsflytt vid Slussen	Hastighetsbegränsning Slussen	Låg risk att inte genomförande faller ut enligt plan.
10001 - Program Roslagsbanans utbyggnad	Nyinvestering	Genomförande	2 218,6	10 379,0		8,0							Hög				Se separat bilaga
10002 - Program Bussdepåer	Nyinvestering	Genomförande	595,2	3 909,4		8,0							Medium				Se separat bilaga
10004 - Program Slussen	Nyinvestering	Genomförande	38,1	438,6		8,0							Låg				Se separat bilaga
10005 - Program Röda linjens uppgradering	Nyinvestering	Genomförande	4 118,1	10 710,0		8,0							Hög				Se separat bilaga
10007 - Program Tvärbana norr Solnagrenen	Nyinvestering	Genomförande	38,7	5 541,1		8,0							Låg		Tvärbana Norra Kistagrenen		Se separat bilaga
10016 - Program Tvärbana norr Kistagrenen	Nyinvestering	Genomförande	2 605,5	4 936,2		8,0							Hög				Se separat bilaga
10030 - Program Saltsjöbanan	Nyinvestering	Genomförande	459,9	1 835,2		8,0							Medium				Se separat bilaga
15001 - Bussterminal Slussen	Nyinvestering	Genomförande	1 024,8	2 618,3		8,0							Hög				Se separat bilaga
15008 - Bussterminal Slussen brukarspecifik inredning	Nyinvestering	Genomförande	205,7	234,5	10%	8,0							Låg	N/A	Bussterminal Slussen	Bussterminal Slussen ej möjlig att genomföra	Ekonomiska och verksamhetsmässiga risker
40003 - SL Lås	Nyinvestering	Genomförande	30,4	400,9		8,0							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.
Summa genomförande			**13 867,9**	**45 232,5**													
15003 - Danviksbron	Ersättningsinvestering	Planering	208,9	225,0	20%	7,5							Låg	N/A	Program Saltsjöbanan, Bytespunkt upprustning Slussen	Saltsjöbanan ej möjlig köra in till Slussen	Ekonomiska och verksamhetsmässiga risker
15009 - Saltsjöbanan och tunnelbaneentréer vid Slussen (Bytespunkt Slussen upprustning)	Ersättningsinvestering	Planering	945,7	1 026,2	75%	7,5							Hög	N/A	Bussterminal Slussen, Program Saltsjöbanan	Saltsjöbanan ej möjlig köra in till Slussen	Se separat bilaga
20004 - Lågfrekvent underhåll X60, X60A, X60	Ersättningsinvestering		626,2	626,2	5%	7,5							Medium			färre fordon i trafik	Mycket låg risk att inte genomförande faller ut enligt plan. Konsekvens om underhåll ej utförs enligt plan blir färre fordon i trafik.
20007 - Utbyggnad av Älvsjö depå	Ersättningsinvestering	Planering	800,6	865,0		7,5							Medium		Depåer	Kan inte underhålla fordon	Se separat bilaga
20010 - Upprustning Södra Götgatan	Ersättningsinvestering	Planering	326,0	338,9		7,5							Medium		Stockholms stad TK	Risk att stänga stationen	Se separat bilaga
20011 - Skarpnäcksgrenen	Ersättningsinvestering	Inriktning	200,4	204,0	50%	7,5							Medium	2027		Under 2020 slutförs en inriktningsstudie för att identifiera behov av upprustning på Skarpnäcksgrenen. Om den efterföljande planeringsfasen som påbörjas 2021 förskjuts i tid tappar TF möjligheten att strategiskt planera investeringsåtgärder. Resultatet blir sannolikt att akuta underhållsåtgärder kommer att behöva vidtas och därmed risk för flera återkommande trafikavstängningar i stället för en samordnad upprustning med en till två längre trafikavstängningar.	Åtgärdsval/inriktning pågår
20015 - Lågfrekvent underhåll PT 2027-2030	Ersättningsinvestering		900,6	900,6	5%	7,5							Medium			färre fordon i trafik	Mycket låg risk att inte genomförande faller ut enligt plan. Konsekvens om uh ej utförs enligt plan blir färre fordon i trafik.

Investeringsobjekt	Objekt information						Prioriteringskriterier								Kompletterande information		
Investeringsobjekt enligt bilaga 1	Investeringstyp	Beslut	Total utgift 2021-2030	Total investeringsutgift (Mkr)	Osäkerhetsgrad (%)	Prioritering	Måluppfyllelse	Regionens strategier	Lagkrav och myndighetsföreskrifter	Tidsprioritet - hälsa	Tidsprioritet - samhällsekonomi	Rationaliseringar	Riskbedömining	Senareläggning (år)	Sambandsobjekt	Konsekvensanalys	Riskanalys
20016 - Stridbecksvalv stationer	Ersättningsinvestering		1 407,0	1 760,0	75%	7,5							Hög	N/A		Valven gör det svårt att inspektera och underhålla berget bakom samt delar av konstruktionen i valven. Detta medför arbetsmiljörisker, trafik- och brandsäkerhetsrisker och höga kostnader för underhåll. Risk för förändrad totalutgift och tidplan.	Åtgärdsval ännu ej klart.
20018 - Brandskyddsåtgärder Tunnelbana	Ersättningsinvestering	Inriktning	811,3	852,2	15%	7,5							Medium	N/A		Genomförs inte investeringen så upptår viten för Trafikförvaltningen och till sist skyddsstopp för stationer med konsekvens att vi inte kan bedriva trafik på dessa stationer	Riskanalysen är en del av planeringsfasen och planeras att redovisas under 2020-2021.
30019 - Hässelbygrenen	Ersättningsinvestering	Inriktning	1 482,0	1 784,0	50%	7,5							Medium	2025		Under 2021 slutförs en inriktningsstudie för att identifiera ett möjligt nytt genomförande som innebär att stora åtgärdspaket skjuts på framtiden. Om den efterföljande planeringen och genomförandet 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. Resultatet blir sannolikt att akuta underhållsåtgärder kommer att behöva vidtas och därmed risk för flera återkommande trafikavstängningar i stället för en möjlig samordnad upprustning med färre trafikavstängningar.	Åtgärdsval/inriktning pågår
30046 - Anslutningsspår TB och TRV spår	Ersättningsinvestering	Inriktning	191,5	194,0	25%	7,5							Medium	N/A	Stockholms stad	Om trafikförvaltningen inte agerar proaktivt genom att säkra mark i närtid är risken stor att marken måste anskaffas till höga kostnader och att kapacitetsbrist uppstår. Bristen kan medföra inställd och/eller fördyrad trafik på tvärbanan samt inställda och eller fördyrade underhållsarbeten respektive fordonstransporter. . Vid båda platserna som anslutningsspåret kan komma att förläggas finns också målkonflikter med behov från andra samhällsfunktioner och även stora privata intressen.	Åtgärdsval/inriktning ännu ej påbörjat
30023 - Bussdepåförsörjning	Ersättningsinvestering	Inriktning	2 754,0	2 815,0	75%	7,5							Hög	N/A	Kommun Åkersberga planarbete i centrum.	Projektet omfattar hela bussdepåbeståndet. Bussdepåer påverkar trafikerings- och avtalskostnader samt miljöpåverkan från kollektivtrafiken. Syftet med programmet är att identifiera utvecklingsbehovet samt säkerställa tillfredställande kapacitet i bussdepåsystemet med rätt lokalisering för att möta det befintliga och kommande behovet i busstrafiken. Osäkert vilka depåer som ska realiseras.	Åtgärdsval/inriktning pågår.
80000 - Ospecificerade investeringar			14 796,5			7,5											
30006 - Tonnage för Pendelbåt och Skärgårdstrafik	Nyinvestering	Inriktning	289,4	291,0	75%	7,0							Medium	N/A			
30008 - Bytespunkt Gullmarsplan	Nyinvestering	Inriktning	278,8	301,0	75%	7,0							Hög	N/A	Utbyggd tunnelbana	Under genomförandet av utbyggd tunnelbana påverkas möjligheterna att trafikera befintlig bussterminal vid Gullmarsplan. Trafikförvaltningen behöver fortsätta att planera för åtgärder för att upprätthålla en acceptabel trafikering under genomförandet av utbyggd tunnelbana givet det behov av trafikökning som kan förväntas under genomförandettiden. Samtidigt uppfyller inte befintlig bussterminal i Gullmarsplan nutida och framtida krav avseende kapacitet, säkerhet och funktionalitet och är i behov av upprustning.	Dialog med Sthlm stad pågår inför beslut om val av inriktnig.

Investeringsobjekt	Objekt information						Prioriteringskriterier								Kompletterande information		
Investeringsobjekt enligt bilaga 1	Investeringstyp	Beslut	Total utgift 2021-2030	Total investeringsutgift (Mkr)	Osäkerhetsgrad (%)	Prioritering	Måluppfyllelse	Regionens strategiska	Lagkrav och myndighetsbeslut	Tidsprioritet - hälsa	Tidsprioritet - samhälle	Rationaliseringar	Riskbedömining	Senareläggning (år)	Sambandsobjekt	Konsekvensanalys	Riskanalys
30014 - Anpassning trafikstyrningssystem bef. Tunnelbana	Nyinvestering	Planering	935,8	1 000,0	25%	7,0							Låg	N/A	Utbyggd tunnelbana	Med anledning av Stockholmsöverenskommelsen om en utbyggnad av tunnelbanan och den avbrutna upphandlingen av nytt trafikstyrningssystem (signalsystem) på röda linjen samt att trafikstyrningssystemet för gröna linjen uppnår sin livslängd,	Planeringsstudier färdigställda.
30018 - Pendeltåg depå ny	Nyinvestering		850,0	850,0	50%	7,0							Låg	N/A		Konsekvens av att Depå Nord inte blev av. Det finns därmed behov av strategiska markförvärv, trimningsåtgärder av befintliga depåer samt några bättre lokaliserade uppställningsspår med städningsmöjlighet. Utöver detta så har resandet utvecklats snabbare än förväntat vilket föranlett att det uppstått ett behov av ytterligare fordon under	Åtgärdsval/inriktning ännu ej påbörjat
30027 - Nockebybanan ersättning till Akka 4	Nyinvestering	Inriktning	469,4	475,0	50%	7,0							Hög	N/A	Stadens planarbete i Alvik	Möjlig senareläggning beroende av annan part och befintligt avtal.	Åtgärdsvalsanalys pågår.
30029 - Bytespunkt Ropsten	Nyinvestering		460,0	460,0	50%	7,0							Hög	N/A	Beroende av stadens planarbete	Stockholms stad planerar stadsutveckling på Befintlig bussterminal vilket kan innebära att arrendeavtalet för Bussterminalen kan sägas upp. Det tidskritiska för hela bytespunkten är att trafikförvaltningen måste vara med i stadens planarbete när det återstartar prel. hösten 2020. Om trafikförvaltningen inte deltar finns risk för att utformningen av bytespunkten görs utan tillräcklig kravställning avseende kollektivtrafiken. Efterföljande genomförande behöver följa stadens byggande. Dagens utomhusbussterminal finns på stadens mark, med ett uppsägningsbart nyttjanderättsavtal. Bytespunktens upptagningsområde kommer att bli betydligt hårdare exploaterat och med en ökad resenärsmängd. En eventuell spårvägsförsörjning av Norra Djurgårdsstaden med ny hållplats i Ropsten kan komma att påverka befintlig bussterminal genom att inkräkta på terminalytan.	Åtgärdsval/inriktning ännu ej påbörjat
30032 - Kollektivtrafik Norra Djurgårdsstaden	Nyinvestering		15,0	15,0	25%	7,0							Hög	N/A		Utgifterna inom budget avser endast åtgärdsvalsanalys, inriktningsstudie: Konsekvenserna beror på vilken inriktning som väljs. Om inriktningsstudie ej startas behöver trafiklösningens framtida genomförbarhet säkerställas på annat sätt. Regionstyrelsen ska inleda samtal med Stockholms stad, Lidingö stad och staten om att Spårvägs Citys förlängning, tidplan och finansiering. En förutsättning för detta är att de berörda kommunerna bidrar ekonomiskt liksom att Alkärrsdepån kan behållas.”	Åtgärdsvalsanalys pågår.
30034 - Samkörbarhet	Nyinvestering	Planering	1 386,5	1 425,0	10%	7,0							Låg	N/A		Införandet av ERTMS är en tvingande åtgärd för samtliga fordonsägare som trafikerar det nationella järnvägsnätet. Kan eventuellt vara möjligt att välja bort vissa reinvesteringar.	Planering pågår
30035 - Framtida trafikstyrningssystem	Nyinvestering	Inriktning	50,3	62,0	25%	7,0							Medium	N/A		Utgifterna inom budget avser endast åtgärdsvalsanalys, inriktningsstudie och planering: Konsekvenserna beror på vilken inriktning som väljs. Dagens trafikstyrningssystem uppnår snart sin tekniska livslängd och består av äldre teknik där det finns risk för brist på komponenter, reservdelar och kompetenser. Samtidigt har kraven på skalskydd och krisberedskap ökat vilket leder till behov av redundans för att minska sårbarheten i tunnelbanesystemet. Konsekvenserna beror på vilken inriktning som väljs.	Inriktningsstudie klar.

Investeringsobjekt	Objekt information						Prioriteringskriterier								Kompletterande information		
Investeringsobjekt enligt bilaga 1	Investeringstyp	Beslut	Total utgift 2021-2030	Total investeringsutgift (Mkr)	Osäkerhetsgrad (%)	Prioritering	Måluppfyllelse	Regionens strategier	Lagkrav och myndighetsbeslut	Tidsprioritet - hälsa	Tidsprioritet - samhälle	Rationaliseringar	Riskbedömining	Senareläggning (år)	Sambandsobjekt	Konsekvensanalys	Riskanalys
30038 - Saltsjöbanans utveckling	Nyinvestering		20,0	20,0	25%	7,0							Hög	N/A		Utgifterna inom budget avser endast åtgärdsvalsanalys och inriktningsstudie: Inom ramen för utvecklingsplan Saltsjöbanan (TN 2014-0580) som fastställdes under 2019 tydliggjordes behovet av fordon för att klara det långsiktiga resandebehovet 2030 till 2050. Med nya fordon tillkommer behov av följdinvesteringar i form av depå och infrastruktur. Med ett samlat grepp kring Saltsjöbanans fortsatta utveckling underlättas samordningen mellan trafikförvaltningens pågående program och projekt inom sydostsektorn, de planerade trafikupphandlingarna för Saltsjöbanan (E43) och buss (E36), Nacka kommuns och Stockholms stads planer för stadsutveckling inom Saltsjöbanans närområde.	Åtgärdsval/inriktning ännu ej påbörjat
30039 - Roslagsbanans utveckling	Nyinvestering		2 000,0	5 650,0	50%	7,0							Hög	N/A	Sverigeförhandlingen	Omfattar fordon och depåer som är en följd av överenskommelse om tidigareläggning av Roslagsbanan till City.	Åtgärdsval/inriktning ännu ej påbörjat
30040 - Pendel- och regionalsystemets utveckling	Nyinvestering		15,0	15,0	25%	7,0							Hög	N/A		Utgifterna inom budget avser endast åtgärdsvalsanalys och inriktningsstudie: Konsekvenserna beror på vilken inriktning som väljs. Det finns ett tydligt behov av fortsatt utveckling av pendeltågssystemet. Resandet har år 2019 uppnått tidigare prognosticerade nivåer för år 2030. Trimning och utveckling behöver ske av Citybanan med tillhörande tekniksystem och organisationen kring pendeltågssystemet. Pendeltågssystemets fordonspark behöver utökas. Med det följer en förstärkt depåkapacitet. I syfte att omhänderta behoven enligt utvecklingsplanen startar trafikförvaltningen 2021 en åtgärdsvalsanalys med efterföljande inriktningsstudie för hela pendeltågssystemet.	Åtgärdsval/inriktning ännu ej påbörjat
30042 - Spårväg Syd- fordon och depå	Nyinvestering		505,6	1 600,0	50%	7,0							Hög	N/A	Sverigeförhandlingen	Omfattar fordon och depåer som är en följd av överenskommelse om tidigareläggningav Spårväg syd.	Åtgärdsval/inriktning ännu ej påbörjat
30045 - Spårvägssystemets utveckling	Nyinvestering		10,0	10,0	25%	7,0							Hög	N/A		Utgifterna inom budget avser endast åtgärdsvalsanalys och inriktningsstudie: Konsekvenserna beror på vilken inriktning som väljs. Utvecklingsplanen tydliggör behov som uppkommit som en konsekvens av bostadsbyggande, befolkningsutveckling samt ändrade resmönster. Behoven består av utökning av fordonsflotta, ökat depåbehov, följdinvesteringar i infrastruktur, trimningsåtgärder i syfte att öka framkomligheten och ersättningsinvestering i syfte att förlänga banors livslängd genom spårbyte och markåtgärder	Åtgärdsval/inriktning ännu ej påbörjat
15012 - Ny färjeterminal Skeppsbrokajen	Nyinvestering	Planering	112,3	126,1	15%	6,5							Låg	N/A	Program Slussen	Ingen färjeterminal för Djurgårdsfärjan + annan lösning för skärgårdstrafiken	Ekonomiska och verksamhetsmässiga risker
30009 - Bussterminal Barkarby	Nyinvestering	Planering	112,4	120,0	30%	6,5							Medium	N/A	Utbyggd tunnelbana	Bytespunkt ej anpassad till utbyggd tunnelbana	Ekonomiska och verksamhetsmässiga risker
30015 - Bussterminal Nacka centrum	Nyinvestering	Planering	502,1	520,0	50%	6,5							Hög	N/A	Utbyggd tunnelbana, Bussterminal Slussen	Bytespunkt ej anpassad till utbyggd tunnelbana. Värmdöbussarna ej möjliga stanna i Nacka	Ekonomiska och verksamhetsmässiga risker

Investeringsobjekt	Objekt information						Prioriteringskriterier								Kompletterande information		
Investeringsobjekt enligt bilaga 1	Investeringstyp	Beslut	Total utgift 2021-2030	Total investeringsutgift (Mkr)	Osäkerhetsgrad (%)	Prioritering	Måluppfyllelse	Regionens strategiska	Lagkrav och myndighetsbeslut	Tidsprioritet - hälsa	Tidsprioritet - samhälle	Rationaliseringar	Riskbedömining	Senareläggning (år)	Sambandsobjekt	Konsekvensanalys	Riskanalys
30025 - Stomlinje Söderort-Nacka	Nyinvestering	Inriktning	18,5	23,5	50%	6,5							Hög	N/A		Utgifterna inom budget avser endast åtgärdsvalsanalys och inriktningsstudie: Åtgärdsvaslanalys påbörjades under slutet av år 2019. Konsekvenserna beror på vilken inriktning som väljs.	Åtgärdsvalsanalys pågår.
30005 - Spårväg Syd	Nyinvestering	Inriktning	3 637,0	5 242,0	50%	6,0							Medium	N/A	Sverigeförhandlingen	Sverigeförhandlingen resulterade 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.	Tidigare genomförda utredningar och analyser behöver aktualiseras. Påbörjat
30017 - Övergripande utredningar till befintligt system	Nyinvestering	Inriktning	144,7	160,0	75%	6,0							Hög	N/A	Utbyggd tunnelbana	Tillkommande investeringar som identifieras med anledning av utbyggnaden av tunnelbanan behöver färdigställas inför driftstart av respektive del av kollektivtrafiksystemet eller då identifierad brist förväntas uppstå. TB systemet fortsätter att utvecklas vilket påverkar omfattningen av projektet.	Åtgärdsval/inriktning pågår.
30033 - Roslagsbanan till City	Nyinvestering	Inriktning	2 426,0	9 014,0	50%	6,0							Medium	N/A	Sverigeförhandlingen	Sverigeförhandlingen resulterade 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.	Tidigare genomförda utredningar och analyser behöver aktualiseras. Påbörjat
30044 - Tunnelbanans utveckling	Nyinvestering		30,0	30,0	25%	6,0							Hög	N/A		Utgifterna inom budget avser endast åtgärdsvalsanalys och inriktningsstudie: Konsekvenserna beror på vilken inriktning som väljs.Tunnelbanan har ett tydligt behov av åtgärder för såväl vidmakthållande som modernisering. Samtliga investeringar behöver identifieras, analyseras och värderas sett till önskad effekt i hela kollektivtrafiksystemet. Med ett samlat grepp kring tunnelbanans fortsatta utveckling underlättas samordningen mellan trafikförvaltningens pågående program och projekt samt kommande investeringsbehov.	Åtgärdsval/inriktning ännu ej påbörjat
30047 - Upprustning Saltsjö Järla	Nyinvestering		130,0	130,0	25%	5,5							Medium	N/A	Nacka Kommun stadsutveckling	Möjlig senareläggning beroende av annan part. Kommunen har planer på att utveckla området såväl norr som söder om stationen. Kommunen har under januari 2020 skickat detaljplanen ”Järla stationsområde norr”, kommunens dnr KFKS 2016/888, på samråd till Trafikförvaltningen.	Åtgärdsval/inriktning ännu ej påbörjat
15010 - Saltsjöbanan upphöjning	Nyinvestering	Planering	527,4	540,3	20%	2,0							Låg	N/A	Program Saltsjöbanan		Ekonomiska och verksamhetsmässiga risker
Totalt			**54 245,0**	**84 903,5**		0,0											

Region Stockholm

Viktning av prioriteringskriterier

Viktning av prioriteringskriterier ska ske utifrån respektive nämnd och bolags mål och krav. Denna f

Investeringstyp	Beslut	Måluppfyllelse		Regionens strategiplaner	
Nyinvestering	Överlämnande	0	Nej	0	Nej
Ersättningsinvestering	Genomförande	1	Delvis	1	Delvis
…	Planering	2	Ja	2	Ja
…	Inriktning	…		…	
		…		…	
		…		…	
		…		…	
		…		…	
		…		…	

lik styr rullgardinsmenyerna som finns under fliken "*Prioritering och riskbedömning*". Korrige

Lagkrav och myndighetskrav		Tidsprioritet - hälsa och säkerhet		Tidsprioritet - samband	
1	Ja	0	Nej	0	Nej
0	Nej	0,5	Förebygger	0,5	Ej beslutat objekt
…		1	Minimerar	1	Pågående genomförande
…		1,5	Akut åtgärd	1,5	Avtalat/driftsatt objekt
…		…		…	
…		…		…	
…		…		…	
…		…		…	
…		…		…	
		…		…	

eringar kan göras i de färgade cellerna.

Rationaliseringar		Riskbedömining	Senareläggning (år)
0	Nej	Hög	2022
0,5	Uppfyller 1/3	Medium	2023
1	Uppfyller 2/3	Låg	2024
1,5	Uppfyller 3/3	…	2025
…		…	2026
…		…	2027
…		…	2028
…		…	2029
…		…	2030
			Utanför planåret
…			N/A

Region Stockholm

Kommande beslut

Beskriv de enskilda investeringsobjekten (över 100 miljoner k

Förvaltning/bolag	Investeringsbjekt enligt bilaga 1
	Bytespunkt Ropsten
	Tunnelbanans utveckling *
	Spårvägssystemets utveckling *
	Lågfrekvent underhåll PT 2027-2030

‹ronor) som ligger som kommande beslut i investeringsplanen enligt Exc

Objektsbeskrivning
Se separat bilaga med objektsbeskrivningar



elbilaga 1.

Investeringsobjektets aktuella fas/status

Kommande beslut

Förvantad beslutstidpunkt - år och kvartal



Trafikförvaltningen

PM
2020-02-24

1813561RS 2019-0325
TN 2018-1251
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Bilaga 4 Riskanalys komplettering till *bilaga 3 Prioritering och riskbedömning investeringar* Investeringsplan 2021-2030

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

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

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

	Specificerade investeringar/Riskområde	Tillstånd	Upphandling	Teknisk design	Produktion
1	Program Roslagsbanans utbyggnad	X	X	X	X
2	Program Bussdepåer	X	x	x	X
3	Program Slussen				X
4	Program Röda Linjens uppgradering				X
5	Program Tvärbana Norr Solnagrenen			X	X
6	Program Tvärbana Norr Kistagrenen	X	X	X	X
7	Program Saltsjöbanan	X	X	X	X
8	Bussterminal Slussen			X	X
9	C20 – Uppgradering			X	X
10	Saltsjöbanan och tunnelbaneentreér vid Slussen (Bytespunkt Slussen upprustning)	x	x	x	x
11	Rissne Tunnelbanedepå		X	X	X
12	Utbyggnad Älvsjödepå		x	x	x
13	Utbyte av hissar och rulltrappor		x	x	x
14	Upprustning Södra Götgatan	x	x	x	x
15	SL Lås		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

16	Roslagsbanan Lindholmen-Kårsta			x	x

1 Program Roslagsbanans utbyggnad

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: Bevakning av programmets huvudtidplan genomförs under 2020.

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 för att säkerställa banstandard på de sträckor som krävs för att kunna genomföra verifiering av levererade fordon

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 upphandlingsstrategi efter genomgång av upphandlingsspecifika förutsättningar.

2 Program Bussdepåer

Risk finns för försening och kostnadsökning för Tomteboda bussdepå på grund av upphandlad entreprenörs kapacitet att leverera enligt kontrakt.
Åtgärd: Uppföljning och avtalsdialog med leverantör.

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

Installation av växlar på de utbytta broarna har låg risk. Flytt av ytterligare relärum har stora risker.
Åtgärd: Med erfarenhet av tidigare genomförda flytt av relärum planeras ytterligare flyttar. Sluttidpunkt från projektet sätts tidigare för att eventuella problem skall kunna lösas under trafikfri tid.

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.

Eftersom leveranserna av C30 är närmare ett år försenade och fordonen ännu inte är levererade så är risken att förseningen drar ut på tiden och att C30 prioriteras ner internt hos leverantören till förmån för andra projekt.
Åtgärd: Utökad bevakning och uppföljning av avtalet. Närmare samarbete och uppföljning av leverantören.

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

Slutlig anpassning av Nybodadepån för hantering av C30 fordon. Genomförande av anpassningen förutsätter att leveranserna av C30 påbörjas.
Åtgärd: En tydlig och aktiv dialog mellan de olika projekten samt koordinering av anpassning av Nyboda med ombyggnation av Rissne.

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 Tvärbanan Norr Kistagrenen

Produktion år 2021 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 och ett sträckningsval som ryms inom beslutade ramar.

7 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 2021 kommer upphandlingar att pågå inom programmets projekt. Överprövning av dessa upphandlingar innebär risk för att upphandlingsaktiviteter drar ut på tiden och tidsplanen för de erforderliga trafikavstängningarna kan i så fall påverkas.
Åtgärd: Kvalitetsgranskad och genomarbetad upphandlingsdokumentation, slack i tidsplanen för överklaganden.

8 Bussterminal Slussen

Produktionstidplanen baseras på framdrift i sprängningsarbetet. Det finns risk för utgiftsökningar om förseningar uppstår.
Åtgärd: Uppföljning med Stockholms Stad gällande produktionstidplan.

9 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.

10 Saltsjöbanan och tunnelbaneentréer vid Slussen (Bytespunkt Slussen upprustning)

Risk för försening och fördyring då projektet har absoluta tidsberoenden till färdigställande och inflyttning i bussterminal Slussen.
Åtgärd: Bevakning projekt bussterminal Slussen.

Risk för fördyringar och tidsförlängningar på grund av svårighet att utföra identifierade upprustningsåtgärder i T-banestation Slussen.
Åtgärd: Samplanering tillsammans med andra stationsåtgärder såsom t.ex. brandgaspartier.

11 Rissne Tunnelbanedepå

Risk för otydliga gränssnitt och ansvar på grund av att projektet har flera pågående entreprenader samtidigt vilket kan medföra förseningar och fördyringar. Samtidigt med projektet så bygger tvärbanan en ny depå inom samma område.
Åtgärd: Koordinering och samverkan mellan de olika projekten samt uppföljning av avtal med entreprenörer.

Risk för att upphandling av ny driftoperatör för Tunnelbanan under Q3 2023 medför sent inkomna ändringar och krav vilket kan medföra försening och fördyring.
Åtgärd: Nära samverkan mellan olika parter inför upphandlingen samt tydlig ändringshanteringsprocess.

12 Utbyggnad av Älvsjö depå

Risk för icke kalkylerade underhållskostnader och tillkommande investeringsbehov utanför projektets beslut för att nå önskade effektmål.
Åtgärd: Kontinuerlig dialog och hantering av krav under genomförande.

Risk för att projektets åtgärder påverkar trafikutsättning.
Åtgärd: Genomförandet planeras i etapper tillsammans med verksamheten. Produktionsplaneringsresurs tillsatt för att arbeta tillsammans med operatören.

Risk för få anbudsgivare med ökad entreprenadkostnad till följd.
Åtgärd: Dialog med marknaden förs för att utforma en lämplig upphandlingsstrategi. Upphandlingsstrategin förbereds för att kunna del upp entreprenaden om så bedöms lämpligt

Risk för otydliga ansvarsgränser mellan trafikförvaltningen och Trafikverket kan leda till förseningar samt ökade kostnader.
Åtgärd: Tidig dialog samt tecknande av genomförandeavtal med Trafikverket gällande omfattning och tidplan.

13 Utbyte hissar och rulltrappor

Risk att framtagning av upphandlingsdokument för hissar drar ut på tiden, på grund av oklarheter kring hantering av hissar som ej uppfyller riktlinjer för tillgänglighet samt tekniska konfigurationer för hissar i Slussen som dessutom riskerar att försena projektet i utförandefasen.
Åtgärd: Hissar som ej uppfyller riktlinjer för tillgänglighet (6st) utesluts ur omfattningen liksom hissar i Slussen (2st) för att genomföra upphandlingen av hissar enligt plan.

14 Upprustning Södra Götgatan

Risk för förseningar om trafikförvaltningen och Trafikkontoret Stockholms Stad inte tecknar genomförandeavtal.
Åtgärd: Gemensam styrgrupp trafikförvaltningen och Trafikkontoret Stockholms Stad.

Risk för höga anbudspriser.

Åtgärd: Erfarenhetsåterföring samt tidiga kontakter med potentiella entreprenörer.

Risk att inlämnande TA-planer inte godkänns, vilket skulle kunna leda till att produktionsplaneringen måste göras om.
Åtgärd: Fastställa gällande krav i tidiga skeden.

15 SL Lås

Risk för försening i pågående entreprenader på grund av oenighet med leverantör.
Åtgärd: Avtalsgenomgång och dialog mellan parterna.

16 Roslagsbanan Lindholmen – Kårsta

Risk för att identifierade behov inte kan inrymmas i beslutad budget.
Åtgärd: Prioritering av åtgärder.

Osäkerheter råder kring anläggande av byggväg där man är beroende av överenskommelse med fastighetsägare längs sträckan. Förskjutning i tid innebär längre avstängning än planerat under 2021 med ökade kostnader för ersättningstrafik, samt att tester och provkörning av X15p inte kan göras enligt plan.
Åtgärd: Förhandling och dialog mellan parterna.

Beskrivning av objekt för kommande budgetperioder Investeringsplan 2021-2030

Bytespunkt Ropsten

Bytespunkt Ropsten är en betydelsefull knutpunkt för kollektivtrafiken mellan Stockholm och Lidingö. Här sker byten mellan tunnelbanan, Lidingöbanan, bussar och båttrafik. I närområdet pågår en betydande utbyggnad av staden med nya bostäder och arbetsplatser i Norra Djurgårdsstaden. Dagens utomhusbussterminal finns på stadens mark, med ett uppsägningsbart nyttjanderättsavtal. Bytespunktens upptagningsområde kommer att bli betydligt hårdare exploaterat och med en ökad resenärsmängd. Under 2021 kommer en åtgärdsvalsanalys påbörjas för att kunna utforma en bytespunkt som kan möta förhöjda krav på utformning och kapacitet som en ökad resenärsmängd kommer att fordra. Underlag inför beslut om inriktning tas fram under 2022. Preliminärt skulle ett genomförande vara färdigställt 2026.

Konverteringen till nya riktlinjer för investeringar innebär att åtgärdsvalsanalys avseende Bytespunkt Ropsten, budgeterade 2020-2023 som en del av utredningsfasen inom ramen för investeringsbudget 2020, redovisas på resultatet i trafiknämndens budget för 2021 med planår.

Genomförandet som var planerat 2023- 2026 har förskjutits i tid i väntan på resultat från utredningen avseende kollektivtrafikförsörjning av Norra Djurgårdsstaden eftersom systemvalet i Norra Djurgårdsstaden påverkar utformningen av bytespunkten i Ropsten.

Tunnelbanans utveckling

Tunnelbanan har ett tydligt behov av åtgärder för såväl vidmakthållande som modernisering. Dessa kan delvis mötas genom trimningsåtgärder, men för att säkerställa att regionens mål om ökad regional tillgänglighet, ökad kollektivtrafikandel och effektivitet möts krävs utvecklingsinsatser.

Samtliga investeringar behöver identifieras, analyseras och värderas sett till önskad effekt i hela kollektivtrafiksystemet. Identifierade handlingsalternativ och föreslagna åtgärder från den under 2018-2020 genomförda systemanalysen sammanställs under 2020 i en ny utvecklingsplan för tunnelbanan. Åtgärderna omfattar upprustning och modernisering av delsystem som bana, depåer, broar och tunnlar, stationer och energisystem. Det är sannolikt att fordonsparken behöver utökas och övergå mot ett enhetligt fordonskoncept. Med utökad fordonspark följer behov av en förstärkt depåkapacitet. Åtgärderna omfattar även arbetsfordon, stationsuppgångar, optimeringsåtgärder av infrastrukturen, anpassningar för helautomatisk drift och plattformsavskiljare.

Parallellt pågår 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. I syfte att omhänderta behoven enligt kollektivtrafikplanen och utvecklingsplan tunnelbana startar trafikförvaltningen 2021 en åtgärdsvalsanalys för tunnelbanans fortsatta utveckling. Underlag inför beslut om inriktning tas fram under 2022.

Utgifter för planering och genomförande ingår i objekt utanför investeringsplanen som ännu ej är beslutade av Regionfullmäktige.

Spårvägssystemets utveckling

Under 2020 färdigställer trafikförvaltningen Utvecklingsplan Spårväg. Utvecklingsplanen tydliggör behov som uppkommit som en konsekvens av bostadsbyggande, befolkningsutveckling samt ändrade resmönster. Behoven består av utökning av fordonsflotta, ökat depåbehov, följdinvesteringar i infrastruktur, trimningsåtgärder i syfte att öka framkomligheten och ersättningsinvestering i syfte att förlänga banors livslängd genom spårbyte och markåtgärder.

I syfte att omhänderta behoven enligt utvecklingsplanen startar trafikförvaltningen 2021 en åtgärdsvalsanalys för hela Spårvägssystemet. En helhetslösning säkerställer att fordon, depå, kraftförsörjning med mera utvecklas ur ett

systemperspektiv och genomförs koordinerat med affärsutvecklingen av de nya trafikavtalen för spårvägstrafiken som ersätter de befintliga trafikavtalen E20B1 (Tvärbanan och Nockebybanan) och E21 (Lidingöbanan och Spårväg City).

Åtgärdsvalsanalysen för spårvägssystemets utveckling omfattar Lidingöbanan, Spårväg city, Tvärbanan samt Nockebybanan och kommande Spårväg syd på kort, medellång och lång sikt 2025- 2035. Samordning kommer att ske med sverigeförhandlingens objekt Spårväg syd och pågående utbyggnad av Tvärbanas Kistagren. Underlag inför beslut om inriktning tas fram under 2021. Utgifter för planering och genomförande ingår i objekt utanför investeringsplanen som ännu ej är beslutade av Regionfullmäktige.

Lågfrekvent underhåll Pendeltåg

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-, 10 samt 15-årsunderhåll att genomföras på samtliga fordon i varierande grad.