Förvaltning för utbyggd tunnelbana
Trafikförvaltningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-05-05

RS 2021-0042
FUT 2021-0483
TN 2020-1671
Infosäkerhetsklass
K1 (öppen)

Trafiknämnden
2021-05-18, punkt 14

Förslag till budgetunderlag inför budget 2022 för Region Stockholm för trafiknämnden och de inom nämndens ansvarsområde ingående verksamheterna

Ärendebeskrivning

Ärendet omfattar förslag till budgetunderlag inför budget 2022 för Region Stockholm för trafiknämnden. Bilagt återfinns förslag till budgetunderlag 2022 för förvaltning för utbyggd tunnelbana respektive trafikförvaltningen inklusive SL-koncernen och WÅAB.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefernas tjänsteutlåtande den 5 maj 2021.
Budgetunderlag 2022 inklusive bilagor för förvaltning för utbyggd tunnelbana.
Budgetunderlag 2022 inklusive bilagor för trafikförvaltningen, SL-koncernen och WÅAB.

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta följande.

1. Informationen i underlagen godkänns.

2. Informationen skickas till regionstyrelsen.

3. Paragrafen justeras omedelbart.

Förvaltningarnas förslag och motivering

Bakgrund
Som en del i arbetet med budget 2022 för Region Stockholm ska nämnder och bolag utarbeta ett budgetunderlag. Budgetunderlagen är en möjlighet för nämnder och bolag att uppmärksamma regionstyrelsen på verksamhetsmässiga och ekonomiska frågor som är relevanta för regionstyrelsen när den utarbetar ett förslag till budget för 2022. Utgångspunkten är att verksamheten ska bedrivas utifrån de ekonomiska förutsättningar som regionfullmäktige fastställt i budget 2021 för Region Stockholm.

I samband med att fullmäktige 13-14 juni 2017 beslutade om budget, LS 2017-0452 beslutades att trafiknämnden från och med 1 juli 2017 ansvarar för både förvaltning för utbyggd tunnelbana samt trafikförvaltningen inklusive SL-koncernen. Förändringen sker för att skapa en samlad bild av regionens investeringar i kollektivtrafiken och för att skapa en smidigare beslutsprocess. Förvaltning för utbyggd tunnelbana samt trafikförvaltningen är fortsatt två självständiga förvaltningar. Förvaltning för utbyggd tunnelbana upparbetar investeringsutgifter i en särskild resultatenhet inom ramen för AB SL.

Trafiknämndens ekonomiska och verksamhetsmässiga planering och uppföljning kommer att återrapporteras i likhet med detta förslag till beslut, med ett gemensamt tjänstutlåtande samt med bilagda underrapporter från respektive förvaltning.

Överväganden
Trafiknämndens förslag till budgetunderlag 2022 har rapporterats i enlighet med regionfullmäktiges beslutade krav och riktlinjer.

Förvaltning för utbyggd tunnelbana återrapporterar inom bilaga 1 förslag till budgetunderlag 2022.

Trafikförvaltningen återrapporterar inom bilaga 2 förslag till budgetunderlag 2022 för trafikförvaltningen inklusive SL-koncernen och WÅAB.

För detaljerad information om respektive förvaltning och dess tillhörande verksamhet, se bilagor 1 och 2.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet

Trafiknämndens förslag till budgetunderlag 2022 är i enlighet med regionfullmäktiges beslutade krav och riktlinjer och har således inga andra ekonomiska konsekvenser.

Mot bakgrund av den kostnadsfördyring motsvarande 9,3 miljarder kronor som redovisats från förvaltning för utbyggd tunnelbana har avtal undertecknats mellan parterna inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling och ligger nu för politisk beredning inom Region Stockholm.

David Lagneholm
Förvaltningschef för
Trafikförvaltningen

Niklas Bergman
Förvaltningschef för
förvaltning för
utbyggd tunnelbana

Bilaga 1:
Budgetunderlag 2022 inklusive bilagor, förvaltning för utbyggd tunnelbana.

Bilaga 2:
Budgetunderlag 2022 inklusive bilagor, trafikförvaltningen, SL-koncernen och WÅAB.

RS 2021-0042
FUT 2021-0483

Region Stockholm

Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Budgetunderlag inför budget 2022 för Region Stockholm

ÅR 2021

Innehållsförteckning

1 Förvaltningschefens kommentar 3

2 Ekonomiska förutsättningar 6

2.1 Resultaträkning 9

2.2 Balansräkning 11

3 Investeringar 12

3.1 Förslag till investeringsplan 2022-2031 14

4 Prioriterade frågor för budget 2022 17

Bilagor

Bilaga 1: FUT bilaga 1 investeringsplan 2022-2031

Bilaga 2: FUT bilaga 3 prioritering och riskbedömning investeringar

1 Förvaltningschefens kommentar

Bakgrund

Stockholmsregionen växer kraftigt vilket innebär såväl utmaningar som möjligheter för regionen. Region Stockholm har, med utgångspunkt i detta, tillsammans med stat och kommuner sedan tidigare beslutat om en utbyggnad av tunnelbanan i enlighet med Stockholmsförhandlingen.

Verksamheten bygger huvudsakligen på överenskommelsen inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling, som undertecknades av regeringens förhandlare, Region Stockholm, Stockholms stad, Nacka kommun, Solna stad och Järfälla kommun. I enlighet med överenskommelsen ska Stockholms tunnelbana byggas ut. Det är en samlad partfinansierad investering i utbyggnad av Stockholms tunnelbana vilket gör det till den största satsningen på tunnelbanan sedan 1960-talet. Förvaltning för utbyggd tunnelbana ansvarar för att genomföra utbyggnaden av nya tunnelbanan som ger regionen möjlighet att växa hållbart och ge människor förutsättningar att resa klimatsmart.

Överenskommelsen innebär att Stockholms tunnelbana byggs ut till Arenastaden, Barkarby samt Nacka och Söderort. Utbyggnaden till Nacka och Söderort kopplas samman med Hagsätralinjen, vilket skapar ökad kapacitet för den befintliga tunnelbanan genom centrala Stockholm. Dessutom ska depå- och fordonskapaciteten utökas. Våren 2017 träffade Region Stockholm och Solna stad ett avtal om ytterligare en station, Södra Hagalund samt tunnelbana till Älvsjö. Stationen och tunnelbanan till Älvsjö ingår som en del i Sverigeförhandlingen. Utbyggnaden innebär att arton stationer tillkommer i systemet och det ger en ökad tillgänglighet för boende och verksamma inom Stockholmsregionen. I ett separat avtal mellan regionen och Järfälla kommun regleras den finansiering som Järfälla kommun står för avseende uppgång och biljetthall Veddesta vid Barkarby stations tunnelbanestation.

I tilläggsavtal om finansiering och medfinansiering av utbyggd tunnelbana återfinns de olika parternas finansiering och ansvar kring den utbyggda tunnelbanan. Åtagandena för Södra Hagalund återfinns i ett särskilt avtal, inom ramen för Sverigeförhandlingen, där det ingår ytterligare finansiering om 1,2 miljarder kronor. Förutom en medfinansiering av tunnelbanan, medverkar kommunerna genom att bygga 130 500 bostäder i Stockholms- och Sverigeförhandlingen för att möta bostadsbehovet i den växande regionen.

Under hösten 2019, genomfördes en ny kostnadsbedömning av de tre utbyggnadssträckorna inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling, den visade på en kostnadsökning motsvarande drygt 9 miljarder. En överenskommelse har nåtts om hur tillkommande kostnader av pågående tunnelbaneutbyggnad i och kring Stockholm ska finansieras. Överenskommelsen innebär att de tillkommande kostnaderna ska fördelas mellan parterna med 4 miljarder kronor för staten. Regionens andel ska vara 3 miljarder kronor och kommunernas sammantagna andel ska vara 2,3 miljarder kronor. Överenskommelsen gäller under förutsättning att den godkänns av regeringen, och fastställs av beslutande församlingar i Region Stockholm, Stockholms stad, Nacka

kommun, Solna stad och Järfälla kommun.

Stockholmsförhandlingen som beslutades 2014 ligger i linje med visionerna i den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS samt det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län. I dessa visioner ges strategier för hur regionen ska klara en stark befolkningsökning och samtidigt minska klimatpåverkan. Utbyggnaden av tunnelbanan är en viktig del i regionens vision att Stockholmsregionen ska ha världens bästa kollektivtrafik.

Den 21 april 2017 undertecknades avtal om storstadsåtgärder inom ramen för Sverigeförhandlingen. Överenskommelsen omfattar två satsningar på tunnelbanan; dels den ovan nämnda nya stationen Södra Hagalund, dels tunnelbana mellan Fridhemsplan och Älvsjö, med sex stationer. Under 2019 förde regionen samtal med berörda kommuner kring möjligheterna till en eventuell förskottering. Förvaltningen bedömde att det är kostnadseffektivt att starta planeringen av den nya linjen mellan Fridhemsplan och Älvsjö tidigt för att på bästa sätt använda upparbetade samverkanskanaler och kompetens inom förvaltningen.

Den 22 oktober 2019 beslutade trafiknämnden om att tidigarelägga planeringen av ny tunnelbana mellan Fridhemsplan och Älvsjö genom en förskottering tillsammans med Stockholms stad, TN 2019-1098. Planeringsskedet genomförs under åren 2020 och 2021 och från 2022 startar projekteringen med ordinarie medel.

Omvärld

Den nu pågående världsomfattande pandemin kan komma att påverka framdriften men i nuläget går verksamheten enligt plan.

Förvaltningen samutnyttjar resurser och processer som redan finns inom Region Stockholm. Förvaltningen samverkar, delar resurser och eftersträvar att skapa effektivitet i såväl arbetssätt som i den slutliga anläggningen. I arbetet med nya tunnelbanan väcks frågor och idéer om det befintliga kollektivtrafiksystemet, dessa överför och samverkar förvaltningen kontinuerligt till trafikförvaltningen för vidare hantering.

Med anledning av trafiknämndens beslut, TN 2019-0526, om att upparbeta anläggningen nya tunnelbanan, inom ramen för AB SL har ett arbete skett med trafikförvaltningen för genomförande av detta beslut vilket har medfört att anläggningen från och med 1 januari 2020 upparbetas inom AB SL.

Enligt beslut i trafiknämnden 20 april 2021, TN 2021-0404, föreslår trafiknämnden för regionfullmäktige att ett dotterbolag bildas. Det finns till följd av att både förvaltningen och trafikförvaltningen bedriver verksamhet i AB SL ett behov av att förtydliga ansvarsförhållanden i det aktiebolagsrättsliga perspektivet, vad avser verkställande direktörens ansvar för den del av bolagets verksamhet som bedrivs genom förvaltningen. Genom bildandet av ett särskilt dotterbolag för förvaltningens verksamhet kan centrala ansvarsfrågor förtydligas.

Vidare medför bildandet av ett dotterbolag en ändamålsenlig struktur med hänsyn till gällande redovisningsregler inom byggsektorn. Se vidare under avsnitt 2 Ekonomiska

förutsättningar.

En väsentlig omvärldsfaktor som påverkar förvaltningen är hur marknadsläget ser ut vid kommande entreprenadupphandlingar. Priset kan variera inom ett stort spann beroende på konkurrensen på marknaden vid den aktuella tidpunkten. För att skapa intresse för förvaltningens upphandlingar informeras marknaden fortlöpande om planerade upphandlingar. Det sker genom leverantörsdagar, nyhetsbrev, webbsida med svensk och engelsk information, inlägg på LinkedIn samt samarbete med Invest Sweden för att också skapa ett intresse på den internationella marknaden.

Krav från olika myndigheter innebär stora risker avseende tid och kostnad. Förvaltningens projekt är kravställda och projekterade enligt de myndighetskrav som gäller vid aktuell tidpunkt och anläggningen är låst utifrån dessa krav. När det i efterhand kommer skärpta myndighetskrav finns risk för fördyringar och förseningar. Ett exempel är inom masshantering där olika myndigheter har klassat användbart entreprenadberg som avfall i stället för användbar biprodukt. En sådan klassning skulle innebära att projekten inte kan nyttja användbart utsprängt berg lokalt, utan behöver transportera det långa sträckor till upparbetningsanläggningar, i värsta fall deponier. Det medför stora kostnader och är negativt för klimatet.

Ytterligare ett exempel på nya myndighetskrav är Transportstyrelsens förslag till ny föreskrift för tunnelbana och spårväg som sändes på remiss i början av 2021. I remiss-versionen föreslår Transportstyrelsen ökade skyddsavstånd mellan och bredvid spåren. För tunnelbanans del innebär det en större tunnelsektion och ökade kostnader.

I enlighet med tidigare avtal mellan parterna ska beslutade investeringsbelopp regleras med konsumentprisindex, KPI. KPI mäter den genomsnittliga prisutvecklingen för hela den privata inhemska konsumtionen, de priser konsumenten faktiskt betalar. KPI är det vanliga måttet för kompensations- och inflationsberäkningar i Sverige. *Entreprenadindex* används som andra prisindex för att mäta förändringar av kostnader i bygg- och anläggningsbranschen och används där för prissättning och vid avtalsfrågor. Serien skapades 1984 och används ofta för reglering av avtal inom bygg- och anläggningssektorn. Indexet anses att objektivt och opartiskt mäta de väsentliga kostnader som förekommer vid bygg- och anläggningsarbeten såsom material, löner, maskiner, transporter. Förvaltningen påverkas således kraftigt av branschens index-utveckling. Historiskt ligger KPI-utvecklingen betydligt lägre än den indexutveckling som skett inom anläggningssektorn.

Arbetet med tunnelbaneutbyggnaden kan innebära tillkommande investeringar i angränsande anläggningar.

I samband med beslut om budget 2015 beslöt landstingsfullmäktige att:

”uppdra åt trafiknämnden att, i samråd med landstingsstyrelsen, utreda tillkommande investeringsbehov för befintlig tunnelbana, bytespunkter samt angränsande anläggningar med anledning av beslutad överenskommelse om utbyggnad av tunnelbana i enlighet med 2013 års Stockholmsförhandling”

Uppdraget ingår i trafikförvaltningens operativa verksamhet och återrapportering

avseende investeringsbehov och samråd ska ske i samband med den årliga budgetprocessen samt vid årsbokslut för trafikförvaltningen. Utredningarna ska enligt uppdraget genomföras i samråd med regionstyrelsen vilket i realiteten avser förvaltning för utbyggd tunnelbana. Förvaltning för utbyggd tunnelbana har upprättat ett samarbete med trafikförvaltningen kring detta och frågan hanteras inom ramen för den beredningsgrupp och samordnade ledningsgrupp som upprättats mellan förvaltningarna.

En effekt av en förändrad fastighetsmarknad kan bli förändrade planerings-förutsättningar vilket både kan underlätta och försvåra planeringen och utbyggnaden av tunnelbanan.

Förvaltningen eftersträvar mätbarhet i regionens mål där så är möjligt och har därför kopplat förvaltningens mätetal till regionens mål.

Förvaltningens bemanning består av anställd och inhyrd personal. Många av de inhyrda resurserna består av tekniska specialister eller andra resurser som är svåra att tillsätta genom anställning som en följd av hur branschen ser ut där den under många år utformats med många specialiserade företag som hyr ut specialister. Därutöver är tidsperioden för uppgifterna begränsade för många av kompetensområdena inom förvaltningen. Båda dessa faktorer är motiv till att använda inhyrd personal istället för att anställa eftersom förvaltningen har ett uppdrag som sträcker sig över en begränsad tid. Förvaltningen bedriver dock ett arbete för att öka andelen anställda medarbetare. Förvaltningens mål är att personer i ledande befattningar samt personer där arbets-uppgiften kommer att behövas under lång tid i första hand ska bemannas genom anställning inom Region Stockholm. Förvaltningen har under projekttiden enbart haft ett fåtal speciella utredningar som bör betecknas som konsultuppdrag. Att inte få tillgång till rätt kompetens för bemanning innebär risk för ineffektivitet i arbetet och sämre lösningar.

Investeringsplanen för nämnder och bolag tas fram i samband med budgetarbetet vilket generellt sker cirka ett år innan början av budgetåret. De investeringsprojekt som förvaltningen driver ska pågå i många år. Mot bakgrund av ovan nämnda utmaningar är det en utmaning i sig att bedöma budget för kommande år, även om slutkostnads-prognosen består.

2 Ekonomiska förutsättningar

Förvaltningen finansieras genom parterna i överenskommelsen. I avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggd tunnelbana återfinns de olika parternas finansiering och ansvar kring den utbyggda tunnelbanan. Parterna ska gemensamt bidra till finansieringen av utbyggnaden av tunnelbanan medan enbart Region Stockholm finansierar inköp och utbyggnad av depå och fordon. Parterna i Stockholms-förhandlingen är Staten, Region Stockholm, Stockholms stad, Nacka kommun, Solna stad och Järfälla kommun. Åtagandena för Södra Hagalund återfinns i särskilt avtal, inom ramen för Sverigeförhandlingen. Parterna inom Sverigeförhandlingens objekt Tunnelbana till Älvsjö är staten, Stockholms stad och Region Stockholm.

Under hösten 2019, genomfördes en ny kostnadsbedömning av de tre utbyggnadssträckorna inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling, den visade på en kostnadsökning motsvarande drygt 9 miljarder.

I tilläggsavtal 2021 som har undertecknats av respektive part och som nu ligger för politiskt beslutberedning i respektive församling, poängteras att parternas gemensamma strävan är att söka tillse att ytterligare fördyringar inte ska uppstå. Följande arbetssätt anges för att säkerställa tidig beredskap och partsdiskussion i god anda om handlingsalternativ om risk för kostnadsökningar bedöms föreligga:

• Framtagande av konsekvensbeskrivningar av tillkommande, potentiellt kostnadshöjande förutsättningar/krav/risker/problem så snart de uppdagas och gemensam genomgång av möjliga, kostnadsbesparande åtgärder.

• Implementering av kvalitativt riskhanteringsarbete, där risker kontinuerligt redovisas för Styrelse och Parter och där Parterna tar gemensamt ansvar för att minimera och hantera riskerna.

Finansieringen ska täcka de utgifter och kostnader som är direkt kopplade till respektive investeringsobjekt men även de kostnader som förvaltningens stab medför (del av byggherrekostnad). Med anledning av att den centrala staben redovisningsmässigt inte bedömts vara en del av investeringarna ingår inte dessa kostnader i den samlade investeringsbudgeten. Kostnader som inte är direkt hänförliga till respektive investeringsobjekt och inte aktiverbara ingår också i resultaträkningen. Dessa kostnader inryms dock i den totala finansieringen från parterna.

Resultatet för samtliga år, 2022-2024, är i linje med regionens beslutade resultatkrav.

Parternas finansiering redovisas som en skuld i balansräkningen och en del motsvarande förvaltningens driftskostnader löses upp mot skulden för att täcka förvaltningens drift. Intäktsutvecklingen följer således kostnadsutvecklingen.

I kostnaderna ingår kostnader i samband med att Trafikverket tar över ansvaret för Mälarbanans biljetthall och noden vid Barkarby bytespunkt. Det innebär att ansvaret för att projektera och bygga anläggningen är Trafikverkets då Trafikverket kommer att äga och förvalta anläggningen. Projekt Barkarby delfinansierar anläggningen i enlighet med beslut i fullmäktige den 5 maj 2018, LS 2018- 0278. Detta innebär att cirka 200 miljoner kronor i 2016 års prisnivå beräknas att betalas ut till Trafikverket och därmed kostnadsförs.

Inför 2018 beslutade fullmäktige att förvaltningen ska belastas med interna räntekostnader som uppstår som en konsekvens av de av Region Stockholms upptagna lån för att finansiera regionens del av utbyggnaden av tunnelbanan. För att hanteringen ska bli kostnadsneutral för förvaltningen i relation till övriga finansierande parter erhåller förvaltningen ett anslag från regionen. För 2021 erhåller förvaltningen ett anslag om 20 miljoner kronor. Räntekostnaderna ökar år från år i och med att upplåningen ökar vilket medför ett behov av ett ökat anslag.

Med anledning av ovan uppskattas anslagsbehovet till 43 miljoner kronor för 2022, 50 miljoner kronor för 2023 och 62 miljoner kronor för 2024. Förvaltningen föreslår

därför trafiknämnden att föreslå för regionstyrelsen att föreslå för regionfullmäktige att besluta om ett förändrat anslag för åren 2022 till 2024.

Beräkningarna av räntekostnader och därmed behovet av anslag bygger på de beslutade betalplanerna mellan parterna. Styrelsen kan besluta om förändringar inom befintlig betalplan vilket i sådana fall påverkar behovet av anslag.

Budgeten bygger på antaganden om en uppbyggnadstakt av förvaltningen genom rekryteringar och inhyrd personal. Inom förvaltningen har bedömningar gjorts av vilken personal som kommer att behövas under kommande år. Förvaltningen eftersträvar att uppnå rätt kompetensnivå med fokus att arbeta med en kostnads-effektiv organisation. Förvaltningen arbetar med att genomföra en växling av bemanning för att öka andelen anställda där det så är möjligt. Förvaltningen arbetar i möjligaste mån med att samutnyttja resurser eller köpa delar av tjänster inom regionen för att uppnå en hög grad av kostnadseffektivitet. Exempel på samutnyttjande är köp av redovisningstjänster, registratur, vaktmästeri, IT-service.

Förvaltningens huvudsakliga verksamhet består av de projekt som bildats för tunnel-baneutbyggnaden. Dessa projekt har bemannats inom förvaltningen genom såväl anställningar som inhyrd personal. Förvaltningen genomför avrop via konsultmäklare som mynnar ut i kontrakt med leverantörerna avseende köpt tjänst för att utreda och projektera tunnelbanesträckningarna. Utgifter för dessa projekteringsuppdrag är de som hittills haft störst inverkan på förvaltningens upparbetning. Upparbetningen har under 2020 övergått till allt större utgifter för byggande vilket kommer att öka under 2021 och 2022.

Enligt beslut i trafiknämnden 20 april 2021, TN 2021-0404, föreslår trafiknämnden för regionfullmäktige att ett dotterbolag bildas. Det finns till följd av att både förvaltningen och trafikförvaltningen bedriver verksamhet i AB SL ett behov av att förtydliga ansvars-förhållanden i det aktiebolagsrättsliga perspektivet, vad avser verkställande direktörens ansvar för den del av bolagets verksamhet som bedrivs genom förvaltningen. Genom bildandet av ett särskilt dotterbolag för förvaltningens verksamhet kan centrala ansvarsfrågor förtydligas.

Vidare medför bildandet av ett dotterbolag en ändamålsenlig struktur med hänsyn till gällande redovisningsregler inom byggsektorn. Inom ramen för tunnelbane-utbyggnaden har regionen ingått ett flertal överenskommelser med staten och de kommuner som samarbetar om och finansierar utbyggnaden. För regionens del innehåller dessa överenskommelser olika åtaganden i samband med byggnationer som sannolikt innebär att AB SL, i sin nuvarande struktur, kommer att tillhandahålla byggtjänster, till exempel ledningsomläggningar, mot ersättning. Tillhandahållandet av byggtjänster aktualiserar regelverket om omvänd skattskyldighet för mervärdesskatt inom byggsektorn. Genom att den byggverksamhet som via förvaltningen kommer att bedrivas inom AB SL organiseras i ett separat dotterbolag, som föreslås bildas till detta ändamål, skapas goda förutsättningar för tillämpningen av regelverket. Den föreslagna bolagsstrukturen innebär således att förvaltningens byggverksamhet kommer att hållas åtskild från AB SL:s övriga verksamhet, vilket dels förtydligar formella ansvars-gränssnitt verksamheterna emellan, dels säkerställer en ändamålsenlig bolagsstruktur

med hänsyn till gällande redovisningsregler.

2.1 Resultaträkning

Resultat*	Utfall 2020	Budget 2021	Plan 2022	Plan 2023	Plan 2024
Anslag	10	20	43	50	62
Övriga bidrag	113	170	189	178	170
Övriga intäkter	0	0	0	0	0
Verksamhetens intäkter	**123**	**190**	**232**	**228**	**232**
Personalkostnader inkl inhyrd personal	-83	-106	-110	-98	-93
Lämnade bidrag	-2	-24	-40	-40	-37
Lokal- och fastighetskostnader	-11	-8	-8	-8	-8
IT- och telekostnader	-10	-8	-8	-9	-13
Övriga kostnader	-17	-24	-23	-24	-20
Verksamhetens kostnader	**-124**	**-170**	**-189**	**-178**	**-170**
Avskrivningar	0	0	0	0	0
Finansnetto	-5	-20	-43	-50	-62
Resultat**	**-7,3**	**0**	**0**	**0**	**0**

* mkr
** Avser resultat före bokslutsdispositioner. I detta resultat ingår effekten av den förändrade diskonteringsräntan i pensionsskulden.

Siffrorna är konsoliderade, det vill säga att förvaltning för utbyggd tunnelbana och bolagsdelen inom AB SL redovisas som en entitet där interna transaktioner elimineras och benämns "förvaltningen" om inget annat anges.

Förvaltning för utbyggd tunnelbana upparbetar från och med 2020 anläggningen inom AB SL. Drift- och avskrivningskostnader kommer att uppstå efter trafikstart och kommer då att belasta trafikförvaltningen.

Inrättandet av ett dotterbolag under 2021, efter beslut i regionfullmäktige, kommer att medföra redovisningsmässiga konsekvenser i den konsoliderade resultaträkningen när försäljningar av byggtjänster sker till externa parter. Intäkter och kostnader som är hänförliga till försäljning av byggtjänster kommer att redovisas i resultaträkningen och kommer inte ge någon märkbar effekt på årets resultat. Eftersom den externa försäljningen matchas med motsvarande intäkter innebär det att försäljningen av byggtjänster till externa parter kommer bli kostnadsneutral i förhållande till finansiärerna i Stockholms- och Sverigeförhandlingen. Intern försäljning av byggtjänster från dotterbolaget till AB SL kommer klassificeras som pågående nyanläggning i balansräkningen och elimineras i resultaträkningen. Det innebär att den interna försäljningen inte kommer påverka den konsoliderade resultaträkningen och motsvarar redovisningen under år 2020.

Redovisningsmodellen bygger på att förvaltningens kostnader för att bygga nya

tunnelbanan matchas med motsvarande intäkt för perioden. Detta sker genom en upplösning av de bidrag som förvaltningen erhåller från parterna vilket sker inom bolagsdelen. Bidragen redovisas i sin helhet i balansräkningen. Eftersom det inte går att redovisa intäkter i takt med utförd prestation avseende Region Stockholms andel av finansieringen då denna utgörs av lån och inte bidrag, medför detta en negativ resultateffekt i bolagsdelen inom AB SL. Konsekvensen blir att detta behöver täckas av AB SL. I det fall trafikförvaltningen inte erhåller ett anslag för att täcka dessa kostnader behöver de inrymmas i ordinarie finansiering inom AB SL. Detta är i likhet med hur hanteringen blir för de avskrivningskostnader som kommer att belasta AB SL då anläggningen aktiveras och där regionens andel av finansieringen inte kommer att kunna lösas upp utan blir en kostnad som belastar resultatet. Förvaltningens resultaträkning i verksamhetens uppföljning innefattar både bolagsdel inom AB SL och förvaltningsdelen. Bolagsdelen kommer under året att visa ett negativt resultat beroende på att regionens finansiering inte kan lösas upp och redovisas som intäkter.

Enligt instruktion från regionledningskontoret finns det enbart ett nollresultatkrav hänförligt till förvaltningsdelen och inte för ett kommande dotterbolag eller bolagsdelen inom AB SL som ingår i resultatkravet för AB SL. Resultatet i förvaltningsdelen och i dotterbolaget förväntas vara noll, men i bolagsdelen förväntas resultatet vara negativt beroende på ovanstående effekt. Förvaltningen har efter instruktion från regionledningskontoret, valt att redovisa övriga bidrag motsvarande verksamhetens kostnader för att budgetmässigt uppnå ett nollresultat.

Intäkter

Förvaltningens verksamhet bekostas genom en partsgemensam finansiering. Parternas bidrag redovisas i sin helhet via balansräkningen och bokas upp månadsvis för att täcka förvaltningens kostnader. Intäktsutvecklingen följer därmed kostnadsutvecklingen.

Förvaltningen har interna räntekostnader som uppstår som en konsekvens av de av regionen upptagna lånen för att finansiera regionens del av utbyggnaden av tunnelbanan. För att hanteringen ska bli kostnadsneutral för förvaltningen i relation till övriga finansierande parter erhåller förvaltningen ett anslag från Region Stockholm.

Kostnader

Den största delen av förvaltningens verksamhet redovisas som investeringsutgifter. I resultaträkningen redovisas enbart kostnader som uppkommer inom förvaltningens stabsenheter eller kostnader som inte är direkt hänförliga till respektive investeringsobjekt och därmed inte är aktiverbara.

Förvaltningens personalkostnader inklusive inhyrd personal varierar mellan planåren beroende på behovet av inhyrd personal som styrs av de olika faserna för byggande. Lönekostnader budgeteras att ha årlig ökning om 2 procent för anställda. Förvaltningens arbete med växling av bemanning från inhyrd personal till anställda, i den mån det är möjligt, påverkar personalkostnader inklusive inhyrd personal i de fall detta mål uppfylls. Personalkostnaderna exklusive inhyrd personal förväntas öka med drygt 4 respektive 8 miljoner kronor för planår 2022, 2023 och 2024 i jämförelse med budget 2021. Inhyrd personal förväntas motsvara budget 2021 under planår 2022.

Under planår 2023 och 2024 förväntas en minskning av kostnader hänförliga till inhyrd personal med 13 respektive 21 miljoner kronor i jämförelse med budget 2021.

Lämnade bidrag består av utbetalningar för bytespunkt Barkarby där Trafikverket utför arbetet och äger anläggningen och förväntas uppgå till 40, 40 och 37 miljoner kronor för respektive planår.

Lokal- och fastighetskostnaderna avser förvaltningens kontor på Norra stationsgatan 69, samt konferenslokaler på Hälsingegatan och uppgår till 8 miljoner kronor för respektive planår vilket motsvarar budget för 2021.

Förvaltningen noterar att regionens centrala kostnader ökar över tid alternativt att det sker en ökning av utdebitering för olika tjänster från de centrala förvaltningarna för att motverka eventuella fria nyttigheter inom regionen. Förvaltningen har en fastställd ram i enlighet med beslut om 2013 års Stockholmsförhandlingen och dess tilläggsavtal.

IT- och telekostnaderna planeras att motsvara budget 2021 avseende volym och priset följer Region Stockholms interna prissättning för interna supportkostnader, IT-utrustning och standardprogramvaror som hyrs internt inom Region Stockholm. För externa programvaror förväntas ingen väsentlig prisförändring under planåren.

I posten för övriga kostnader ingår bland annat konsultkostnader, diverse övriga kostnader samt informations- och kommunikationskostnader. Kostnaderna förväntas under år 2022 och 2023 vara i nivå med budgeterat för 2021 för att sedan minska något under 2024. Minskningen under år 2024 är hänförligt till ett mindre behov av köpta tjänster inom Region Stockholm.

Investeringsutgifterna redovisas som pågående arbeten och börjar skrivas av då tunnelbanan tas i drift av trafikförvaltningen. Det förekommer inte några aktiveringar eller delaktiveringar i förvaltningen vilket medför att inga avskrivningskostnader uppstår.

Förvaltningens finansiella kostnader i budgeten består av räntor på de lån som motsvarar regionens del av finansieringen. Övriga räntekostnader som kan vara aktuella är dröjsmålsräntor hänförliga till leverantörsfakturor. Målet är att dessa ska vara noll.

2.2 Balansräkning

Balansräkning*	Utfall 2020	Prognos 2021	Plan 2022	Plan 2023	Plan 2024
Anläggningstillgångar	6 411	10 801	16 601	23 042	29 523
Omsättningstillgångar	1 479	815	466	466	466
- varav kassa och bank	*1 313*	*649*	*300*	*300*	*300*
SUMMA TILLGÅNGAR	7 890	11 617	17 068	23 509	29 990
Eget kapital	**-7**	**-7**	**4**	**4**	**4**
Avsättningar	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Skulder	**7 897**	**11 624**	**17 063**	**23 504**	**29 985**
- varav långfristiga skulder	*6 324*	*11 252*	*16 691*	*23 132*	*29 613*

Balansräkning*	Utfall 2020	Prognos 2021	Plan 2022	Plan 2023	Plan 2024
- varav kortfristiga skulder	*1 574*	*372*	*372*	*372*	*372*
SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL	7 890	11 617	17 068	23 509	29 990

* mkr

Ingående balans i balansräkningen består av utfallet för 2020. Anläggningstillgångarna är därefter baserade på investeringsplanen 2021 och framåt.

Anläggningstillgångarna består hittills till största delen av pågående arbeten i form av investeringar i projektering, utredning, förberedande arbeten för tunnelbane-sträckningar och arbetstunnlar. Tillgångarna ökar i takt med att utbyggnaden av tunnelbanan fortskrider. Under 2020 övergick förvaltningen till en allt intensivare fas med alltfler produktionsstarter, varför anläggningstillgångarna också ökar i motsvarande takt.

Inbetalningarna till förvaltningen styrs via betalplan för Stockholmsförhandlingen och Sverigeförhandlingen.

De budgeterade omsättningstillgångarna består främst av kassa och bank samt en mindre del kortfristiga fordringar som exempelvis momsfordran. Kassa och bank består av inbetalningar i enlighet med betalplanen och utbetalningar hänförliga till utbyggnaden av tunnelbanan. Desto närmare nästa faktureringstillfälle, desto lägre blir likviditeten. Framgent kommer faktureringen ske fyra gånger per år med en fjärdedel av årsbeloppen i betalplanerna.

De långfristiga skulderna består av finansiering av tunnelbaneutbyggnaden i enlighet med Stockholmsförhandlingen och Sverigeförhandlingen. Den del av finansieringen som kommer från stat och kommuner redovisas som långfristiga bidrag och den del av finansieringen som kommer från Region Stockholm redovisas som ett lån.

Balansräkningen är budgeterad så att finansieringen följer betalplanen över åren. Från 2022 ökar de kortfristiga skulderna då periodisering av investeringsplan och betalplan skiljer sig åt vilket gör likviditeten ansträngd. Förvaltningen för dialog med parterna för att öka flexibiliteten i betalplanen så att förändrade tidplaner och således förändring av periodisering av investeringsplaner kan följas av justerad periodisering av betalplanen. Enligt tilläggsavtalet kan den partsammansatta styrelsen vid behov fatta beslut om förändrade årliga inbetalningsbeloppen i betalplanen inom ramen för beslutad betalplan för nästkommande år senast den 30 september respektive år.

3 Investeringar

Förvaltning för utbyggd tunnelbana har av regionstyrelsen fått i uppdrag att genomföra de trafikinvesteringsuppdrag som getts inom ramen för 2013 års Stockholms-förhandling, vilken innefattar nedan investeringsobjekt:

- Tunnelbana till Nacka och Söderort.
- Tunnelbana till Arenastaden.

- Tunnelbana till Barkarby.
- Depå, Nya tunnelbanan.
- Fordon.

I samband med beslut om Stockholmsförhandlingen beslöt fullmäktige även att avsteg från Region Stockholms investeringsstrategi ska gälla för samtliga investeringsobjekt förutom depå och fordon.

Inom ramen för Sverigeförhandlingen ansvarar förvaltning för utbyggd tunnelbana dessutom för ytterligare två investeringsobjekt:

- Ny tunnelbanestation i Hagalund, station Södra Hagalund.
- Tunnelbana till Älvsjö, med sex stationer.

Till detta tillkommer depå och fordon för tunnelbana till Älvsjö.

I samband med beslut om Sverigeförhandlingens avtal i juni 2017 beslutade fullmäktige

att godkänna att avsteg från investeringsstrategin och investeringsstrategins ansvars- och beslutsordning sker gällande objekten Tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan, Spårväg syd samt Roslagsbanan till City.

Objekt depå och fordon inom Sverigeförhandlingen omfattas dock av regionens riktlinjer för investeringar.

Investeringsplanen för nämnder och bolag tas fram under våren året innan budgetåret vilket gör att det finns viss osäkerhet gällande träffsäkerheten i budgeten. I komplicerade infrastrukturprojekt med många processer och inblandade intressenter är det svårt att förutse eventuella konsekvenser som kan ha påverkan på framdriften. Historiskt har upparbetningsgraden därför varit lägre än den beslutade investeringsplanen.

Investeringsbudgeten utgår från befintliga prognoser i prisnivå januari 2016. Prognosen har räknats upp till dagens prisnivå med KPI-utfall. Därefter har investeringsbudgeten räknats upp med 2 procent årligen enligt regionens riktlinjer.

Framtagna investeringsplaner avseende Stockholmsförhandlingens utbyggnadssträckor utgår från den kostnadsanalys som är gjord av förvaltningen hösten 2019. För de tre utbyggnadssträckorna ingår således den redovisade kostnadsfördyringen. Det finns en risk att KPI-ökningen blir lägre än faktiskt byggindex vilket medför en kostnadsrisk.

Förslag till investeringsplan i budgetunderlaget är högre än fullmäktiges beslutade investeringsutrymme. Den största förklaringen är att kostnadsfördyringar på 9,3 miljarder kronor, i 2016 års prisnivå, vilka ingår i tilläggsavtal 2021 som ligger för politisk beredning är inarbetade.

3.1 Förslag till investeringsplan 2022-2031

	2022	2023	2024	2025	2026
Investeringsutrymme beslutat av regionfullmäktige	4 790	6 091	5 530	2 885	1 880
Förslag till ny investeringsplan (inkl. prioriteringar)	5 800	6 441	6 481	6 290	5 355
Behov utöver beslutat investeringsutrymme	1 010	350	951	3 405	3 475

	2027	2028	2029	2030	2031	Totalt
Investeringsutrymme beslutat av regionfullmäktige	1 651	1 626	1 637	1 798		27 888
Förslag till ny investeringsplan (inkl. prioriteringar)	3 258	2 581	2 418	3 152	1 847	43 623
Behov utöver beslutat investeringsutrymme	1 607	955	781	1 354	1 847	15 735

TUNNELBANA NACKA OCH SÖDERORT

Den totala prognosen i prisnivå januari 2016 på 20 884 miljoner kronor är justerad för ej aktiverbara kostnader som belastar resultaträkningen. Investeringsbeloppet, exklusive redan förbrukade medel, har räknats upp med KPI-utfall. Investeringsbudgeten har därefter räknats upp med ett inflationsantagande i enlighet med regionens riktlinjer med 2 procent årligen till löpande priser. Investeringsbeloppet blir då 22 467 miljoner kronor. Till detta tillkommer eventuellt riskutfall.

Risk

Marknadsläget vid upphandlingar, överklaganden vid markåtkomst (framför allt lantmäteriförrättningar), överprövningar av upphandlingar, beröringspunkter med andra anläggningar, kompetensbrist på grund av konkurrens inom infrastruktur, gränssnitt med trafikförvaltningen vid överlämnande och driftsättning, kostnadsutveckling utöver KPI, myndighetskrav - entreprenadberg klassas av myndigheter som avfall istället för användbar biprodukt samt eventuellt ytterligare nya krav från Transportstyrelsen med flera.

TUNNELBANA TILL ARENASTADEN

Den totala prognosen i prisnivå januari 2016 på 5 643 miljoner kronor är justerad för ej aktiverbara kostnader som belastar resultaträkningen. Investeringsbeloppet, exklusive redan förbrukade medel, har räknats upp med KPI-utfall. Investeringsbudgeten har därefter räknats upp med ett inflationsantagande i enlighet med regionens riktlinjer med 2 procent årligen till löpande priser. Investeringsbeloppet blir då 5 951 miljoner kronor. Till detta tillkommer eventuellt riskutfall.

För Södra Hagalund har avtalat belopp i 2016 års prisnivå, 1 200 miljoner kronor, exklusive redan förbrukade medel, räknats upp med KPI-utfall. Investeringsbudgeten har därefter räknats upp med 2 procent årligen till löpande priser. Investeringsbeloppet blir då 1 296 miljoner kronor.

Risk

Marknadsläget vid upphandlingar, överklaganden vid markåtkomst (framför allt lantmäteriförrättningar), överprövningar av upphandlingar, beröringspunkter med andra anläggningar, kompetensbrist på grund av konkurrens inom infrastruktur, gränssnitt med trafikförvaltningen vid överlämnande och driftsättning, kostnads-utveckling utöver KPI, myndighetskrav - entreprenadberg klassas av myndigheter som avfall istället för användbar biprodukt samt eventuellt ytterligare nya krav från Transportstyrelsen med flera.

TUNNELBANA TILL BARKARBY

Den totala prognosen i prisnivå januari 2016 på 5 286 miljoner kronor är justerad för ej aktiverbara kostnader som belastar resultaträkningen. Investeringsbeloppet, exklusive redan förbrukade medel, har räknats upp med KPI-utfall. Investeringsbudgeten har därefter räknats upp med ett inflationsantagande i enlighet med regionens riktlinjer med 2 procent årligen till löpande priser. Investeringsbeloppet blir då 5 406 miljoner kronor. Till detta tillkommer eventuellt riskutfall.

I investeringsbudget för tunnelbana till Barkarby ingår Järfälla kommuns finansiering avseende uppgång och biljetthall Veddesta vid Barkarby stations tunnelbanestation, FUT 2017–0232, där Järfälla ska finansiera uppgången efter verklig kostnad. Dessutom har tidigare justering skett för bytespunkt Barkarby station, FUT 2018–0104, där cirka 200 miljoner kronor i 2016 års prisnivå beräknas att betalas ut till Trafikverket och därmed kostnadsförs.

Risk

Marknadsläget vid upphandlingar, överklaganden vid markåtkomst (framför allt lantmäteriförrättningar), överprövningar av upphandlingar, beröringspunkter med andra anläggningar, kompetensbrist på grund av konkurrens inom infrastruktur, gränssnitt med trafikförvaltningen vid överlämnande och driftsättning, kostnads-utveckling utöver KPI, myndighetskrav - entreprenadberg klassas av myndigheter som avfall istället för användbar biprodukt samt eventuellt ytterligare nya krav från Transportstyrelsen med flera.

FORDON

I enlighet med trafikförvaltningens tjänsteutlåtande fattade fullmäktige beslut om teknisk anpassning av C30-fordon. Detta för att beställda och kommande fordon, C30, ska kunna trafikera befintliga linjer inklusive utbyggnadssträckorna. Anpassning sker inom ramen för trafikförvaltningens uppdrag varför 500 miljoner kronor i prisnivå

2013 omfördelades från förvaltning för utbyggd tunnelbana till trafikförvaltningen inom ramen för budget 2018.

Investeringsbeloppet har räknats upp med KPI-utfall. Investeringsbudgeten har därefter räknats upp med ett inflationsantagande i enlighet med regionens riktlinjer med 2 procent årligen till löpande priser.

Risk

Marknadssituationen vid upphandling, förutsättningar för tilläggsbeställningar på befintligt avtal för C30, anpassning till olika signalsystem, trafikdrift med både C30 och C20.

DEPÅ

Den totala ramen för den samlade utbyggnaden av depåkapaciteten är en delsumma av det inom ramen för Stockholmsförhandlingen beslutade 6,2 miljarder för depå och fordon i 2013 års prisnivå. Trafiknämnden beslutade om att föreslå för region-fullmäktige om genomförande av Depå, Nya tunnelbanan, den 14 maj 2019, FUT 2019-0265. Investeringsprognosen följer det i fullmäktige beslutade genomförandebeslutet.

Risk

Marknadsläget vid upphandlingar, överklaganden vid markåtkomst (framför allt lantmäteriförrättningar), överprövningar av upphandlingar, beröringspunkter med andra anläggningar, kompetensbrist på grund av konkurrens inom infrastruktur, gränssnitt med trafikförvaltningen vid överlämnande och driftsättning, kostnads-utveckling utöver KPI, myndighetskrav - entreprenadberg klassas av myndigheter som avfall istället för användbar biprodukt samt eventuellt ytterligare nya krav från Transportstyrelsen med flera.

TUNNELBANA TILL ÄLVSJÖ

Den 22 oktober beslutade trafiknämnden om att tidigarelägga planeringen av ny tunnelbana Fridhemsplan-Älvsjö, TN 2019-1098 till 2020. Det förhandlade beloppet i Sverigeförhandlingen i 2016 års prisnivå är 11,5 miljarder kronor. Till detta tillkommer ett kostnadstak på 1,1 miljarder kronor. Investeringsbeloppet anger investerings-behovet exklusive stabskostnader och ej aktiverbara driftkostnader.

Det förhandlade beloppet i prisnivå januari 2016 på 11,5 miljarder kronor är justerad för ej aktiverbara kostnader som belastar resultaträkningen. Investeringsbeloppet har räknats upp med KPI-utfall. Investeringsbudgeten har därefter räknats upp med ett inflationsantagande i enlighet med regionens riktlinjer med 2 procent årligen till löpande priser. Till detta tillkommer eventuellt riskutfall.

Inom den tidigarelagda planeringen av tunnelbana till Älvsjö ska en förnyad successiv kalkyl göras för att tidigt stämma av den avtalade kostnadsramen.

I samband med utbyggnaden av tunnelbana till Älvsjö tillkommer det behov av depå

och fordon. Beloppet för detta är i underlagen till Sverigeförhandlingen beräknade till 2,2 miljarder kronor i 2016 års prisnivå. Detta objekt finansieras i sin helhet av Region Stockholm. Depåobjekten omfattar anslutningsspår till befintlig depå och ombyggnad av befintlig depå.

Depå och fordon omfattas av regionens Riktlinjer för investeringar. Förvaltningen har/kommer under 2021 ta fram interna beslut i enlighet med riktlinjen. Under hösten 2021 behöver inriktningsbeslut avseende depå att fattas för att lokaliserings-utredningen ska kunna startas kring årsskiftet 2021/2022.

Risk

Lokalisering av depå är inte klar. Överklaganden i samtliga legala processer (järnvägsplan, detaljplan, miljötillstånd, markåtkomst, bygglov). Successiv kalkyl med uppdaterade förutsättningar är inte genomförd. Överprövningar av upphandlingar, beröringspunkter med andra anläggningar, kompetensbrist på grund av konkurrens inom infrastruktur, gränssnitt med trafikförvaltningen vid överlämnande och driftsättning, kostnadsutveckling utöver KPI.

4 Prioriterade frågor för budget 2022

Förvaltningens verksamhet tar sin utgångspunkt i beslutade genomförandeavtal och tilläggsavtal inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling samt för två objekt inom Sverigeförhandlingen, se mer under avsnitt 1 Omvärldsanalys. Slutmålet för förvaltningen är färdigbyggda tunnelbaneanläggningar som sedan trafikförvaltningen förvaltar och driftar.

Som ett led i förvaltningens långsiktiga arbete med att hantera de utmaningar som redovisats och dess koppling till varje enskilt år har förvaltningens ledningsgrupp beslutat om följande strategiska områden:

- Befintligt uppdrag
- Hållbar arbetsgivare
- Nytt uppdrag
- Produktionsfas
- Överlämning

De strategiska områdena har utarbetats efter input från respektive avdelning. Ledningsgruppen har sedan, utifrån den inriktning som framgår av budget för Region Stockholm, beslutat om ett antal strategier för respektive strategiskt område. De strategiska områdena har ett långsiktigt perspektiv. Förvaltningens arbete med mål, planering, uppföljning, analys, åtgärder och internkontroll bygger på Region Stockholms grundprinciper vilka beskrivs i Integrerad ledning och styrning av Region Stockholm. Detta proaktiva arbete vävs samman med regionens mål, förvaltningens verksamhetsplan, målkarta med indikatorer och plan för internkontroll vilka för sin del innehåller aktiviteter på ett års sikt. Det innebär att fler strategiska områden kan

tillkomma och hanteras inom arbetet med verksamhetsplan 2022.

Nedan redovisas de strategiska områden och om de verksamhetsförändringar och förändrade arbetssätt som bidrar till målen för Region Stockholm.

Befintligt uppdrag

Som ett resultat av Stockholmsförhandlingen beslutade landstingsfullmäktige den 18 februari 2014 att godkänna huvudavtalet, LS 1401-0037 samt de tre delprojektavtalen (ett för varje linjesträckning). Landstingsstyrelsen som fick i uppdrag att ansvara för att genomföra utbyggnaden av tunnelbanan beslutade att skapa en ny förvaltning med uppdrag att genomföra landstingets del i överenskommelsen.

Under 2019 genomfördes en genomlysning av kostnader och tidplan. Arbetet utmynnade i Nulägesrapport 2019 nya tunnelbanan, 2013 års Stockholmsförhandling, FUT 2021-0414. Genomlysningen visar att de förväntade kostnaderna ligger 9 307 miljoner kronor (prisnivå 2016 januari) högre än vad som beräknades vid 2013 års Stockholmsförhandling. Jämfört med tidigare projektering och kostnadskalkyler för tunnelbanan innehöll översynen nödvändiga förändringar avseende utbyggnadernas omfattning, med bland annat en räddningstunnel och utökade miljökrav.

Genomlysningen 2019 och efterföljande förhandlingar ledde till ett tilläggsavtal 2021. Det ersätter i sin helhet det tidigare tilläggsavtalet från 2017.

Enligt tilläggsavtal 2021 är parternas gemensamma strävan att ytterligare fördyringar inte ska uppstå. I syfte att minska risken för ytterligare kostnadsökningar är parterna enliga om att tillämpa följande arbetssätt för att säkerställa tidig beredskap och partsdiskussion i god anda om handlingsalternativ vid risk för kostnadsökningar.

• Framtagande av konsekvensbeskrivningar av tillkommande, potentiellt kostnadshöjande förutsättningar/krav/risker/problem så snart de uppdagas och gemensam genomgång av möjliga, kostnadsbesparande åtgärder.

• Implementering av kvalitativt riskhanteringsarbete, där risker kontinuerligt redovisas för styrelse och parter och där parterna tar gemensamt ansvar för att minimera och hantera riskerna.

Förvaltningen har för projekten i Stockholmsförhandlingen tydliggjort för parterna att anläggningen är låst och att eventuella omfattningsförändringar som innebär kostnadsökningar kommer att kräva ytterligare finansiering från parterna. Förvaltningen arbetar sedan våren 2020 även med en förstärkt styrning avseende ekonomi, tid och risk som ligger i linje med arbetssättet i tilläggsavtalet.

Kommunerna presenterade hösten 2020 en erfarenhetsåterföring från samarbetet med regionen inom 2013 års Stockholmsförhandling. Kommunerna presenterade förbättringsförslag inom följande områden: kommunen som samverkanspart, kommunen som myndighetsutövare samt projektorganisation. Det kommunerna pekar särskilt på är olika uppfattningar mellan regionen och kommunerna om avtals-tolkningar gällande markåtkomst. För att samverka kring markåtkomst och avtal har förvaltningen skapat två samverkansforum med Stockholms stad, ett på handläggar-nivå och ett chefsforum. Förvaltningen har även erbjudit övriga kommuner att bilda

motsvarande forum.

Syftet med att arbeta övergripande med det strategiska området Befintligt uppdrag är att skapa optimala förutsättningar för överenskommelsens överlevnad.

Strategisk inriktning

Befintligt uppdrag ska bedrivas så att tid, kostnad, innehåll och risk tydliggörs kontinuerligt såväl inom förvaltningen som gentemot parterna i styrelse, styrgrupp och delprojektstyrelser.

1. *Systematisk uppföljning av nuläge gällande tid, ekonomi och risk ska ske kontinuerligt i ledningsgruppen vilket ger en tydlighet i framdriften och underlättar kommunikation internt och externt.*

2. Kontinuerlig avstämning av tid, ekonomi och risk med parterna bygger ett förtroende.

3. Tydliggörande av ansvarsområden gentemot parterna ger en tydlighet i projektens respektive kommunernas åtagande.

4. Ett nära samarbete med kommunerna kring markanspråk minimerar risk för ineffektiv produktion.

Hållbar arbetsgivare

Region Stockholm har i budget inriktningsmålet att Region Stockholm ska bli en hållbar arbetsgivare vilket gör att förvaltningens fortsatta arbete med dessa frågor är i linje med regionens framtidssatsningar.

Målet för Region Stockholm är även att bli en mer attraktiv arbetsgivare som måste kunna rekrytera, utveckla och behålla medarbetare. Vidare skriver regionen att ledarskapet på alla nivåer behöver utvecklas. Det strategiska området Hållbar arbetsgivare, inom förvaltningens perspektiv Medarbetare, är framtagna för att aktivt bidra till regionens mål.

Det nuvarande uppdraget ger förutsättningar för att arbeta med en långsiktig strategi för att sträva efter att vara en Hållbar arbetsgivare.

För att genomföra förvaltningens uppdrag krävs en effektiv organisation och verksamhet. En grundförutsättning för detta är det mänskliga kapital som bygger detta. Mot den bakgrunden har det framkommit ett starkt behov av en långsiktigt strategisk planering avseende frågor med koppling till de mänskliga resurserna.

Vad är då en hållbar arbetsgivare för förvaltning för utbyggd tunnelbana?

Området avser strategi för planering, styrning av och hantering av resursen personal i en organisation. Det innefattar hur organisationer arbetar med sin personal för att främja organisationen, utveckla organisationen och därmed skapa en effektiv verksamhet. För detta krävs en tydlig strategi för ledarskap, medarbetarskap, grupputveckling, rekrytering, lönesättning, kompetensutveckling och personalvård

etcetera.

Syftet med att arbeta övergripande med det strategiska området Hållbar arbetsgivare är att skapa långsiktigt goda förutsättningar för att åstadkomma en välmående och effektiv organisation både på medarbetar- och ledarnivå.

Strategisk inriktning

Det finns ett antal strategiska grundförutsättningar som behöver vara på plats innan vidare steg kan genomföras.

När ledare och medarbetare har kunskap om den kontext som de verkar i är det lättare att känna engagemang, inta en professionell roll och fylla sin funktion i organisationen, vilket möjliggör en effektiv verksamhet.

1. Genom en tydlig vision och syfte med verksamheten ger förvaltningen medarbetare och chefer en riktning och ett sammanhang som möjliggör för berörda att känna engagemang och en gemensam långsiktig målbild.

2. Genom en tydlig målbild, som kopplas till visionen, skapar förvaltningen en tydlighet för medarbetarna hur visionen ska nås samt vad som är det årliga fokuset.

3. Genom en tydlig och känd organisationsstruktur skapar förvaltningen en effektiv och fungerande verksamhet.

4. Genom att tydliggöra och förankra avdelningars samt enheters uppdrag och ansvar skapar förvaltningen en effektiv verksamhet.

5. Genom att utarbeta roller, tydliggöra mandat och ansvar för respektive medarbetare skapar förvaltningen en effektiv verksamhet, minskar risken för konflikter och skapar en grund för ett gott samarbete.

6. Genom att kontinuerligt arbeta med förvaltningens värdegrund såväl inom chefs- och medarbetarledet blir värdegrunden känd och levande.

7. Genom ett tydligt, utvecklat känt ledarskap skapar förvaltningen förutsättningar för en effektiv verksamhet och goda ambassadörer.

8. Genom ett tydligt, utvecklat och känt medarbetarskap skapar förvaltningen en effektiv verksamhet med goda ambassadörer.

Att vara en hållbar arbetsgivare förutsätter att de ovan nämnda förutsättningarna finns på plats. Därefter kan organisationen strategiskt inrikta sig på arbetsgivarens process runt medarbetaren, medarbetarresan. Medarbetarresan är den resa som medarbetaren gör från det att den kommer i kontakt med organisationen och pågår till dess att avslut sker. Denna resa kan beskrivas på olika sätt men förvaltningen har valt att utgå från den så kallade Aruba-modellen, se bild nedan.



ATTRAHERA

9. Förvaltningen ska vårda och utveckla arbetet med employer branding med hjälp av marknadsföring, aktiviteter i sociala medier, arbetsmarknadsdagar, mässor, attraktiva jobberbjudanden och annonser.

REKRYTERA

10. Förvaltningen ska rekrytera medarbetare med rätt kompetens och förmågor samtidigt som kandidaterna går igenom en positiv upplevelse.

UTVECKLA

11. Förvaltningen ska tydliggöra den variation som medarbetarna erbjuds inom förvaltningen såsom utveckling inom ramen för sina arbetsuppgifter (70 procent), erfarenhetsutbyte av kollegor (20 procent) samt formell utbildning (10 procent).

BEHÅLLA/BELÖNA

12. Förvaltningen ska ha en tydlig strategi för löneutveckling samt tydliggöra vilka förmåner som finns för medarbetaren.

13.Vidare ska förvaltningen ha en säker och god arbetsmiljö så att alla medarbetare kommer hem efter en skadefri arbetsdag samt möjliggör för medarbetare att skapa en bra balans mellan yrkes- och privatliv.

AVSLUTA

14. Förvaltningen ska ha en beslutad avvecklingsprocess för medarbetaren, både för de som slutar frivilligt, inte fungerar eller slutar på grund av arbetsbrist.

15. Förvaltningen ska ha en plan för de som i framtiden kommer att sluta till följd av att projekten färdigställs.

16. Förvaltningen ska alltid genomföra ett avslutningssamtal för att fånga upp förbättringspotential inom verksamheten.

Arbetet med ovanstående kommer att ta sin utgångspunkt i förvaltningens ledningsgrupp med stöd av en extern organisations- och ledarkonsult.

Det är av stor vikt att chefsgrupp och medarbetare är involverade i olika delar av

arbetet samt att processen sker i nära samarbete med och i dialog med HR-avdelningen.

Nytt uppdrag

Avtal om åtgärder i Stockholm enligt Sverigeöverenskommelsen undertecknades i april 2017 av Stockholms läns landsting, staten och sex kommuner. Ett ovanliggande avtal ”Ramavtal 6 – Storstad Stockholm” undertecknades av alla parter. Bland de underliggande objektavtalen finns ”Objektavtal tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan” mellan Stockholms läns landsting, staten och Stockholms stad. Avtalen godkändes från landstingets sida genom beslut i landstingsfullmäktige i juni 2017 (LS 2017-0621).

Den 25 september 2018 beslutade trafiknämnden om fördelning av ansvar inom landstinget. Förvaltning för utbyggd tunnelbana fick då ansvar för genomförandet av objekt utbyggd tunnelbana Älvsjö- Fridhemsplan.

I oktober 2019 träffades en överenskommelse mellan Region Stockholm och Stockholms stad om att förskottera totalt 100 miljoner kronor för att tidigarelägga projektstart, 40 miljoner år 2020 och 60 miljoner år 2021.

Under 2020-2021 pågår en planeringsfas för projektet. Planeringsfasen kommer att resultera i en lokaliseringsutredning som ska beslutas politiskt. Den kommer även att resultera i viktiga strategiska utredningar kring exempelvis tunneldrivningsteknik, signalsystem, fordons- och depåbehov med mera.

Styrelsen för ramavtal 6 har beslutat om ett arbetssätt där projekten vid vissa så kallade kontrollstationer ska presentera status gällande ekonomi, funktion och tid. Statusredovisningen ska vara så omfattande att det kan ligga till grund för styrelsens beslut om att gå vidare med projektet. Om statusrapporten vid en kontrollstation visar på en kostnadsprognos som överskrider ramen ska projektet återkomma med besparingsförslag inklusive konsekvensbeskrivning.

Syftet med att arbeta övergripande med det strategiska området Nytt uppdrag är att skapa optimala förutsättningar för att genomföra utbyggnadsprojektet tunnelbana till Älvsjö.

Strategisk inriktning

1. Planering och organisation byggt på erfarenheter från tidigare projekt skapar mervärde samt en effektivare process.

2. Genom att prioritera strategiskt viktiga frågor/utredningar i ett tidigt skede och därmed sätta förutsättningarna minskar risken för sena omtag.

3. Projektets leveranser ska vara anpassade för att kunna ge ett väl genomarbetat underlag vid de kontrollstationer som är beslutade av styrelsen för ramavtal 6.

4. Proaktivt arbete inför kontrollstationerna gällande alternativa lösningar för att uppnå ramarna enligt Sverigeförhandlingen ger förutsättningar för en effektiv beslutsprocess. Det proaktiva arbetssättet innebär ambitionsnivån att eventuella

utredningar kring exempelvis kostnadsbesparande åtgärder, inklusive konsekvensbeskrivning, ska finnas framtagna redan inför respektive kontrollstation.

5. Organisationen inom förvaltningen ska vara ändamålsenligt utifrån projektets faser. Det kan innebära olika organisatoriska upplägg inom förvaltningen i skedena planering, projektering och byggande.

6. Nära samverkan med Stockholms stad ger förutsättningar för samordning med kringliggande planer för bebyggelse och effektiv planläggning. Prioriterade områden för samverkan är avtal och arbetssätt gällande markåtkomst samt i skedena planering och projektering även planläggningsfrågor.

7. Nära samverkan med Trafikverket som anläggningsägare i ett tidigt skede ger förutsättningar för en effektiv framdrift i plan och tillståndsprocesserna.

8. Systematisk uppföljning av tid, ekonomi, innehåll och risk både internt och gentemot parterna ger kontinuerlig kontroll på läget och möjligheter till justeringar.

Produktionsfas

Syftet med att arbeta övergripande med det strategiska området ”Produktionsfas” är att skapa förutsättningar för genomförande av utbyggnaden inom budget och tidplan genom upphandlingar i konkurrens, kostnadsmedvetenhet och aktivt tidplanearbete.

Ansvaret för genomförandet av utbyggnaden finns hos de olika projektenheterna inom avdelning Norr och Söder.

Strategisk inriktning

1. Genomtänkta förfrågningsunderlag ger bra entreprenadkontrakt

2. Upphandlingsplanen samordnad mellan avdelningarna och marknadsföring av kommande upphandlingar ger ökad konkurrens

3. Aktiv kostnadskontroll och hög kostnadsmedvetenhet ger ekonomi i balans

4. Aktivt tidplanearbete ger oss en effektiv produktionsfas

5. Se till att alla rutiner och processer är på plats kring projekthantering (exempelvis tidsstyrning, arbetsmiljö, risk, hållbarhet och ekonomisk uppföljning)

De ovan angivna strategierna är i linje med målen inom områdena ”Ekonomi - Långsiktig och hållbar ekonomi”, ”Tid – leverans i tid”, ”Produkt – Effektiv anläggning” med tillhörande mätetal och aktiviteter i förvaltningens målkarta. För strategier kring partssamverkan se strategiskt område ”Befintligt uppdrag”.

Överlämning

Förvaltning för utbyggd tunnelbana kommer inte att driftsätta och förvalta den utbyggda tunnelbanan. Detta kommer att genomföras av trafikförvaltningen. Förvaltning för utbyggd tunnelbana kommer att överlämna en myndighetsgodkänd anläggning med överenskomna funktioner tillsammans med förvaltnings-dokumentation till trafikförvaltningen. För att möjliggöra en bra övergång där trafiken

på den utbyggda anläggningen ska kunna starta på ett optimalt sätt krävs av båda parter en noggrann gemensam planering.

Med utgångspunkt av ovanstående har förvaltningen identifierat viktiga övergripande steg för överlämningen och driftsättning:

• Byggande inkluderat överenskomna intrång

• Testning och provning

• Myndighetsgodkännanden

• Överlämning inkluderat förvaltningsdokumentation

• Driftsättning

Varje skede innehåller ett antal steg som inte beskrivs här.

Syftet med att arbeta övergripande med det strategiska området ”Överlämning” är att skapa optimala förutsättningar för en kostnadseffektiv, friktionsfri överlämning och driftsättning.

Ansvaret för överlämning finns inom respektive projekt med stöd från övriga enheter. Avdelning Planering, teknikenheten, ansvarar för att planera och samordna en process för testning och provning av anläggningen inför genomförandet av överlämningen.

Strategisk inriktning

1. Samordnad och tidsatt överlämningsprocess inom förvaltningen ger ett effektivt överlämnande

2. Effektiv samverkan med trafikförvaltningen genom att verka för en fullgod mottagarorganisation ger en effektiv överlämning

3. Kontinuerlig information mellan förvaltningen och trafikförvaltningen ökar förtroendet för överlämningen

Det är av stor vikt att det finns en förståelse och gemensam syn inom de olika enheterna inom förvaltningen för att skapa optimala förutsättningar för överlämning till trafikförvaltningen. Därför behöver det strategiska området överlämnings strategier konkretiseras med ett antal aktiviteter som ska tas fram i samband med arbetet med kommande verksamhetsplaner.

Ett av uppdragets omfattningar är att vara styrande genom att tillsammans med trafikförvaltningen revidera den överenskommelse som gemensamt ska tas fram samt att skapa ramarna för de samarbetsplaner som också ska tas fram tillsammans med trafikförvaltningen.

Bilaga 1: Investeringar kollektivtrafik 2022-2031

Region Stockholm

Mkr	Dnr	Status	Ny- /ersättnings-investering	Total investeringsutgift: Förslag till ny total utgift	Total investeringsutgift: Fastställd total utgift enligt budget 2021	Total investeringsutgift: Ackumulerad förbrukning tom 2020-12-31	Investeringsutgifter: Budget 2021	Prognos 2021	Budget 2022	Plan 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027	Plan 2028	Plan 2029	Plan 2030	Plan 2031
2. Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana																		
Summa investeringar Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana				**58 866**	**43 584**	**6 416**	**3 811**	**4 390**	**5 800**	**6 441**	**6 481**	**6 290**	**5 355**	**3 258**	**2 581**	**2 418**	**3 152**	**1 847**
varav summa medfinansiering stat och kommuner Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana inkl. förskott				*46 128*		*5 349*	*3 718*	*2 509*	*3 365*	*4 095*	*4 402*	*4 686*	*3 800*	*3 201*	*2 557*	*2 631*	*3 344*	*1 461*
2.1. Beslutade regionfullmäktige Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana																		
Tunnelbana till Nacka och Söderort			Nyinvestering	22 467	13 654	3 152	1 680	1 837	2 948	3 174	3 083	2 632	1 863	1 388	780	668	941	
varav medfinansiering				*19 888*		*2 978*	*2 068*	*1 649*	*1 824*	*2 222*	*2 297*	*2 407*	*2 341*	*1 725*	*1 237*	*967*	*241*	
varav återbetalning av förskott från staten				*1 207*													*574*	
Tunnelbana till Arenastaden			Nyinvestering	5 951	4 214	1 156	534	541	481	734	1 037	1 158	784	60				
varav medfinansiering				*3 809*		*924*	*759*	*117*	*508*	*544*	*698*	*430*	*382*	*185*	*22*			
varav återbetalning av förskott från staten				*1 944*								*981*					*458*	
Station Södra Hagalund			Nyinvestering	1 296	1 282	252	189	118	107	163	231	258	167					
varav medfinansiering				*957*		*232*	*197*	*8*	*106*	*239*	*282*	*41*	*36*	*6*	*6*			
Tunnelbana till Barkarby			Nyinvestering	5 406	3 249	1 195	512	1 069	1 054	1 111	686	165	126					
varav medfinansiering				*4 356*		*1 188*	*652*	*693*	*722*	*687*	*743*	*305*	*18*					
varav återbetalning av förskott från staten				*591*													*281*	
Depå Nya tunnelbanan			Nyinvestering	4 310	4 530	628	828	760	1 007	834	685	222	172					
Fordon			Nyinvestering	2 638	2 389	10	3	3	4	4	323	1 162	889	244				
Tunnelbana till Älvsjö			Nyinvestering	13 858	14 266	23	66	62	198	410	425	667	1 309	1 465	1 644	1 617	1 742	1 410
varav medfinansiering				*13 375*		*28*	*43*	*43*	*204*	*403*	*381*	*521*	*1 022*	*1 285*	*1 292*	*1 664*	*1 790*	*1 461*
Depå och fordon Älvsjö			Nyinvestering	2 941					2	10	10	25	45	101	156	133	469	438

Region Stockholm

Bilaga 2 - Bedömning av resultatpåverkan direkt kopplad till investeringsobjekt

				Total utgift		Investeringsplan									Driftsättningsplan									Summa resultatpåverkan									
Mkr	Typ	Status	Färdigt	Ny prognos total utgift	Beräknad total utgift enligt budget 2021	Budget-förslag 2022	Plan 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027	Plan 2028	Plan 2029	Plan 2030	Plan 2031	Budget-förslag 2022	Plan 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027	Plan 2028	Plan 2029	Plan 2030	Plan 2031	Budget-förslag 2022	Plan 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027	Plan 2028	Plan 2029	Plan 2030	Plan 2031
Nämnd/bolag																																	
Tunnelbana till Nacka och Söderort	Nyinvestering	Enligt bilaga 1	2030	22 467	13 654	2 948	3 174	3 083	2 632	1 863	1 388	780	668	941									22 249									-508	-508
Tunnelbana till Arenastaden	Nyinvestering	Enligt bilaga 1	2028	5 951	4 214	481	734	1 037	1 158	784	60										5 951										-47	-47	-47	-47
Södra Hagalund	Nyinvestering	Enligt bilaga 1	2028	1 296	1 282	107	163	231	258	167											1 296										-15	-15	-15	-15
Tunnelbana till Barkarby	Nyinvestering	Enligt bilaga 1	2026	5 406	3 249	1 054	1 111	686	165	126										5 363						-1	-1	-1	-1	-125	-125	-125	-125	-125	-125
Depå Nya tunnelbanan	Nyinvestering	Enligt bilaga 1	2025	4 310	4 530	1 007	834	685	222	172						47	377	235	3 598							-2	-14	-22	-180	-180	-180	-180	-180	-180	-180
Fordon	Nyinvestering	Enligt bilaga 1	2026	2 638	2 389	4	4	323	1 162	889	244									343	1 162	889	244							-14	-61	-106	-107	-107	-107
Tunnelbana till Älvsjö	Nyinvestering	Enligt bilaga 1	2034	13 858	14 266	198	410	425	667	1 309	1 465	1 644	1 617	1 742	1 410																			
Depå och fordon Älvsjö	Nyinvestering	Enligt bilaga 1	2034	2 941		2	10	10	25	45	101	156	133	469	438																			
Summa investeringar nämnd/bolag				**58 866**	**43 584**	**5 800**	6 441	6 481	6 290	5 355	3 258	2 581	2 418	3 152	1 847	**47**	377	235	3 598	5 706	1 162	8 136	244	22 249		**-3**	-16	-23	-182	-319	-367	-473	-475	-983	-983

Kalkylerad räntekostnad										Avskrivningskostnader										Driftkostnad (för tillgången)										Verksamhetskostnader (exkluderat driftkostnad och hyra från LFS) dvs: *Köpt trafik*										Intäkter (påverkan för Region Stockholm)									
Budget-förslag 2022	Plan 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027	Plan 2028	Plan 2029	Plan 2030	Plan 2031	Budget-förslag 2022	Plan 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027	Plan 2028	Plan 2029	Plan 2030	Plan 2031	Budget-förslag 2022	Plan 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027	Plan 2028	Plan 2029	Plan 2030	Plan 2031	Budget-förslag 2022	Plan 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027	Plan 2028	Plan 2029	Plan 2030	Plan 2031	Budget-förslag 2022	Plan 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027	Plan 2028	Plan 2029	Plan 2030	Plan 2031
								-29	-29									-749	-749									-156	-156								-289	-289								715	715
							-18	-18	-18	-18							-198	-198	-198	-198							-35	-35	-35	-35													204	204	204	204
							-3	-3	-3	-3							-43	-43	-43	-43																							31	31	31	31
				-11	-11	-11	-11	-11	-11	-11	-1	-1	-1	-1	-180	-180	-180	-180	-180	-180				-30	-30	-30	-30	-30	-30						-69	-69	-69	-69	-69	-69				165	165	165	165	165	165
			-32	-32	-32	-32	-32	-32	-32	-32	-2	-14	-22	-144	-144	-144	-144	-144	-144	-144			-5	-5	-5	-5	-5	-5	-5																			
				-3	-11	-18	-20	-20	-20						-11	-50	-88	-88	-88	-88																											
			-32	-45	-54	-81	-83	-112	-112	-3	-16	-23	-145	-336	-374	-654	-654	-1 402	-1 402				-5	-34	-34	-69	-69	-225	-225						-69	-69	-69	-69	-359	-359				165	165	400	400	1 115	1 115

Region Stockholm

Prioritering och riskbedömning

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

Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Investeringsobjekt		Objektinformation					Prioriteringskriterier								Kompletterande information		
Investeringsobjekt enligt bilaga 1	Prioriterad inom investeringsplan?	Investeringstyp	Beslut	Total investeringsutgift (Mkr)	Osäkerhetsgrad (%)	Prioritering	Måluppfyllelse	Mål och strategier	Lagkrav och myndighetskrav	Tidsprioritet - hälsa och säkerhet	Tidsprioritet - samband	Rationalisering	Riskbedömning	Senareläggning (år)	Sambandsobjekt	Konsekvensanalys	Riskanalys
Tunnelbana till Nacka och Söderort	Inom plan	Nyinvestering	Genomförande	22 467	20%	0,0											Marknadsläget vid upphandlingar, överklaganden vid marktäkomst (framför allt lantmäteriförrättningar), överprövningar av upphandlingar, beröringspunkter med andra anläggningar, kompetensbrist på grund av konkurrens inom infrastruktur, gränssnitt med trafikförvaltningen vid överlämnande och driftsättning, kostnadsutveckling utöver KPI, myndighetskrav - entreprenadberg klassas av myndigheter som avfall istället för användbar biprodukt samt ev. ytterligare nya krav från Transportstyrelsen mfl.
Tunnelbana till Arenastaden	Inom plan	Nyinvestering	Genomförande	5 951	15%	0,0											Marknadsläget vid upphandlingar, överklaganden vid marktäkomst (framför allt lantmäteriförrättningar), överprövningar av upphandlingar, beröringspunkter med andra anläggningar, kompetensbrist på grund av konkurrens inom infrastruktur, gränssnitt med trafikförvaltningen vid överlämnande och driftsättning, kostnadsutveckling utöver KPI, myndighetskrav - entreprenadberg klassas av myndigheter som avfall istället för användbar biprodukt samt ev. ytterligare nya krav från Transportstyrelsen mfl.
Station Södra Hagalund	Inom plan	Nyinvestering	Genomförande	1 296	15%	0,0											Marknadsläget vid upphandlingar, överklaganden vid marktäkomst (framför allt lantmäteriförrättningar), överprövningar av upphandlingar, beröringspunkter med andra anläggningar, kompetensbrist på grund av konkurrens inom infrastruktur, gränssnitt med trafikförvaltningen vid överlämnande och driftsättning, kostnadsutveckling utöver KPI, myndighetskrav - entreprenadberg klassas av myndigheter som avfall istället för användbar biprodukt samt ev. ytterligare nya krav från Transportstyrelsen mfl.
Tunnelbana till Barkarby	Inom plan	Nyinvestering	Genomförande	5 406	15%	0,0											Marknadsläget vid upphandlingar, överklaganden vid marktäkomst (framför allt lantmäteriförrättningar), överprövningar av upphandlingar, beröringspunkter med andra anläggningar, kompetensbrist på grund av konkurrens inom infrastruktur, gränssnitt med trafikförvaltningen vid överlämnande och driftsättning, kostnadsutveckling utöver KPI, myndighetskrav - entreprenadberg klassas av myndigheter som avfall istället för användbar biprodukt samt ev. ytterligare nya krav från Transportstyrelsen mfl.
Depå nya tunnelbana	Inom plan	Nyinvestering	Genomförande	4 310	20%	0,0											Marknadsläget vid upphandlingar, överklaganden vid marktäkomst (framför allt lantmäteriförrättningar), överprövningar av upphandlingar, beröringspunkter med andra anläggningar, kompetensbrist på grund av konkurrens inom infrastruktur, gränssnitt med trafikförvaltningen vid överlämnande och driftsättning, kostnadsutveckling utöver KPI, myndighetskrav - entreprenadberg klassas av myndigheter som avfall istället för användbar biprodukt samt ev. ytterligare nya krav från Transportstyrelsen mfl.
Fordon	Inom plan	Nyinvestering	Inriktning	2 638	20%	0,0											Marknadssituationen vid upphandling, förutsättningar för tilläggsbeställningar på befintligt avtal för C30, anpassning till olika signalsystem, trafikdrift med både C30 och C20.
Tunnelbana till Älvsjö	Inom plan	Nyinvestering	Genomförande	13 858	40%	0,0											Planläggnings- och tillståndsprocess inklusive samråd i uppstartsskede innebär att lokalisering ej är klar. Överklaganden i samtliga legala processer (järnvägsplan, detaljplan, miljötillstånd, marktäkomst, bygglov). Successiv kalkyl med uppdaterade förutsättningar inte genomförd. Överprövningar av upphandlingar, beröringspunkter med andra anläggningar, kompetensbrist på grund av konkurrens inom infrastruktur, gränssnitt med trafikförvaltningen vid överlämnande och driftsättning, kostnadsutveckling utöver KPI. myndighetskrav - entreprenadberg klassas av myndigheter som avfall istället för användbar biprodukt samt ev. ytterligare nya krav från Transportstyrelsen mfl.
Depå och fordon tunnelbana till Älvsjö	Inom plan	Nyinvestering		2 941	40%	0,0											Lokalisering av depå inte klar. Överklaganden i samtliga legala processer (järnvägsplan, detaljplan, miljötillstånd, marktäkomst, bygglov). Successiv kalkyl med uppdaterade förutsättningar inte genomförd. Överprövningar av upphandlingar, beröringspunkter med andra anläggningar, kompetensbrist på grund av konkurrens inom infrastruktur, gränssnitt med trafikförvaltningen vid överlämnande och driftsättning, kostnadsutveckling utöver KPI.

Region Stockholm

Kommande beslut

Beskriv de enskilda investeringsobjekt (över 100 miljoner kronor) som ligger som kommande beslut i investeringsplanen enligt Excelbilaga 1.

Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Investeringsbjekt enligt bilaga 1	Objektsbeskrivning	Investeringsobjektets aktuella fas/status	Kommande beslut	Förväntad beslutstidpunkt - år och kvartal
Depå och fordon Älvsjö	Depå för att möjliggöra kapacitet för tunnelbana till Älvsjö	Åtgärdsvalsprocess	Inriktningsbeslut	Årsskiftet 2021/2022

RS 2021-0042, TN 2020-1671

Region Stockholm

Trafikförvaltningen

Budgetunderlag inför budget 2022 för Region Stockholm

Innehållsförteckning

1 Förvaltningschefens/VD:s kommentar 3

2 Ekonomiska förutsättningar 6
2.1 Resultaträkning 10
2.2 Balansräkning 12

3 Investeringar 13
3.1 Förslag till investeringsplan 2022-2031 13

4 Prioriterade frågor för budget 2022 19
4.1 Intäktsförstärkning 19
4.2 Mål och indikatorer 19
4.3 Regionalt trafikförsörjningsprogram 20
4.4 Ansvar bolag 11 FUT 20
4.5 Administration och beställarorganisation 21
4.6 Drift - prioriterade verksamhetsförändringar per trafikslag 22
4.6.1 Tunnelbana 22
4.6.2 Pendeltåg 22
4.6.3 Lokalbana 22
4.6.4 Buss 23
4.6.5 Sjötrafik 24

SL Koncernen 25

Waxholmsbolaget 26

Taxebilaga budgetunderlag 2022 27

1 Förvaltningschefens/VD:s kommentar

Sedan våren 2020 har Stockholm liksom resten av Sverige och världen tvingats hantera en samhällskris av sällan skådat slag till följd av Covid-19 pandemin. Stockholm har, liksom flera andra storstäder i Europa, drabbats hårt med en stor mängd smittade och avlidna. Världsekonomin, liksom den svenska ekonomin, kastades in i recession med kraftigt fall i BNP och ökad arbetslöshet. Under våren 2021 har en tredje våg smitta dragit in över Stockholm, och sjukvården är i skrivande stund hårt pressad. Folkhälsomyndigheten och Regeringen uppmanar fortsatt resenärer att inte åka kollektivtrafik annat än om man verkligen behöver, och har också ålagt trafikförvaltningen att minska risken för trängsel och därför begränsa antalet resenärer ombord på tåg, bussar och fartyg. Trafikförvaltningens mål är att kollektivtrafiken ska vara ryggraden i transportsamhället och resenären ska känna ett stort förtroende att resa kollektivt i Stockholmsregionen. För att minimera risken för smittspridning har trafikförvaltningen kört med mer än fullt trafikutbud, trots kraftigt vikande resenärsunderlag och genom tydliga informationsinsatser minskat trängseln, sedan pandemins början.

Trafikförvaltningens uppdrag att planera, utveckla och handla upp trafik inom givna ekonomiska ramar är betydelsefullt och utmanande i en tid som den vi nu befinner oss i. Närmare åtta av tio resenärer är nöjda med kollektivtrafiken och senaste mätningar visar att resenärer är fortsatt mycket positiva till att åka med SL och att det finns fördelar att åka med SL jämfört med att åka med bil. Uppdraget genomförs utifrån resenärens och regionens behov och utförs just nu i en tid och omvärld i stark förändring. Trafikförvaltningen möter de olika utmaningarna som förändringarna medför med mycket kunskap, god planeringsförmåga och effektiva arbetssätt, viktiga förutsättningar för att leda utvecklingen av kollektivtrafiken i regionen.

Resandet har halverats till följd av Covid-19. Vid utgången av 2020 var resandet 50 procent jämfört med motsvarande period 2019, och under det första kvartalet 2021 ligger det på cirka 55 procent. Ett fullt trafikutbud och en ekonomi i balans förutsätter under dessa nuvarande omständigheter att trafikförvaltningen ersätts för uteblivna biljettintäkter orsakade av pandemin. Kollektivtrafiken kan då upprätthållas i sådan omfattning att eventuell trängsel, och därmed ökad risk för smittspridning, minimeras. Resandet kommer med sannolikhet vara fortsatt begränsat, med förändrade resandemönster, även under de efterföljande åren 2022-2024. Trafikförvaltningen har som målsättning att även under 2022 upprätthålla full trafik och planera för att få tillbaka resenärerna till kollektivtrafiken så snart restriktionerna hävts.

Om trafikförvaltningen ska ha möjlighet att bedriva verksamhet med bibehållen ekonomi i balans under 2022 och efterföljande planår krävs att trafikförvaltningen som regional kollektivtrafikmyndighet ersätts från staten, eller att medel omfördelas inom Region Stockholm, för minskade resenärsintäkter under 2021 och kommande planår som en konsekvens av pandemins restriktioner på kollektivtrafiken. Om det inte sker

kan trafikförvaltningen tvingas till anpassningar och neddragningar av utbudet av kollektivtrafik.

Biljettintäkterna 2022 budgeteras till 9 904 mkr, i enlighet med motsvarande period i Region Stockholms budget, dvs baserat på de förutsättningar som rådde innan pandemin bröt ut. Även planåren har budgeterats på liknande sätt. För 2022 är trafikförvaltningens nuvarande prognos att i storleksordningen en resenär av fem fortsatt kommer att välja bort kollektivtrafiken som en effekt av pandemin. Aktuell resandeprognos för 2022 (80 procent jämfört med 2019) innebär 2,3 miljarder kronor i uteblivna biljettintäkter jämfört planår 2022 i Region Stockholms budget. Motsvarande diskrepans för planåren 2023 och 2024 är omkring 1,9 miljarder kronor. Finansieringsfrågan för att upprätthålla ett fullt trafikutbud trots stora intäktstapp är en fråga som det arbetas med, men som ännu inte har något tydligt svar.

På längre sikt väntas Stockholms befolkning fortfarande växa med omkring 50 procent de kommande 30 åren. Stockholmsregionen ska också sträva mot att bli en klimatneutral region. För trafikförvaltningens arbete innebär det att kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna måste öka i syfte att nå både klimatmål och framkomlighetsmål. Framtidsbygget fortsätter därför även under 2022.

Investeringsvolymen uppgår till 48,7 mdr åren 2022-2031 (varav 7,8 mdr medfinansiering), med tyngdpunkt på de inledande åren, vilket är en ökning med 4,9 mdr i relation till fullmäktigebeslutad ram för år 2021-2030. Ökningen påverkas främst av tidigareläggning projektstart/förskotteringen av Sverigeförhandlingsobjekten (Spårväg Syd och Roslagsbanan till City), och av konsekvenser av förseningen av objekten inom Stockholmsöverenskommelsen (utbyggd tunnelbana till Arenastaden, Barkarby samt Nacka – Söderort). En konsekvensanalys av den 20 procentiga neddragningen av investeringsplan 2021 har lett till att fyra specificerade objekt lyfts tillbaka in i investeringsplanen 2022 utifrån en prioritering. Dock med en anpassad och prioriterad omfattning, och därvid lägre utgiftsnivå (se vidare kapitel Ekonomiska förutsättningar och Investeringsplan 2022-2031).

Trafikförvaltningen ska fortsatt stärka styrningen av investeringsverksamheten för att säkerställa tydliga prioriteringar, och effektivt genomförda investeringar. Kommande investeringar måste identifieras och värderas utifrån ett systemperspektiv med beaktande av hela kollektivtrafiksystemet där riskmitigering och kostnadspåverkan i anläggningsdriften utgör centrala delar för investeringars totalekonomiska innebörd.

Det finns flera risker och utmaningar i budgetunderlag 2022. Dessa tar sin avstamp från riskbedömningen i verksamhetsplan 2021 där bland annat fyra risker lyfts som högst värderade. Den första av dessa är att det finns en risk att investeringar överskrider beslutade ramar och inte når fulla effektmål på grund av bland annat överprövningar och nya lagkrav. Trafikförvaltningen pekar även där på en risk för angrepp mot trafikförvaltningens byggnader, anläggningar och fordon. Ytterligare en risk som förs fram är risken att trafikförvaltningen inte förmår anpassa kollektivtrafiken till förändrade resandebehov orsakade av Covid-19, ökande konkurrens, och ny teknik. Slutligen lyfts risken för att minskade eller uteblivna

intäkter, och begränsade möjligheter att effektivisera kostnaderna i motsvarande grad, resulterar i en ekonomi som inte är i balans och en mindre attraktiv kollektivtrafik på sikt.

De enskilt största riskerna kopplade till en ekonomi i balans är en lägre resandeutveckling, utebliven eller otillräcklig statlig kompensation för förlorade biljettintäkter, samt en högre ränte- och indexutveckling än vad som antagits i budgetunderlaget. Det finns även risk för ökade kostnader i samband med omförhandling av nuvarande, och till följd av covid-19 tecknade, interimsavtal inom köpt trafik. Driftsättningen av nya anläggningar kan även medföra att äldre anläggningar med restvärden behöver utrangeras/kostnadsföras och som tidigare inte funnits med i beslut och kalkylunderlag. Budgetunderlaget inkluderar dock samtliga kända driftpåverkande poster från investeringsprojekten, samt även ett reserverat utrymme för utrangeringar.

Den statliga kompensation som hittills presenteras är otillräcklig för att täcka förlusterna av lägre biljettintäkter. Det finns dessutom en risk kopplat till denna, nämligen att SL straffas med mindre kompensation för faktorer bortom förvaltningens kontroll, exempelvis vid en påtvingad kapacitetsneddragning på den statliga järnvägen. Detta då avräkning på kompensationen skall ske för de regioner som minskat sin trafik jämfört med 2019. Denna risk är inte är unik för kollektivtrafiken i Stockholm, utan den existerar för hela branschen i alla delar av Sverige. Detta då den statliga kompensation som hittills presenterats och utbetalats långt understiger branschens samlade intäktsbortfall, samt att inget län har rådighethet över den statliga spårinfrastrukturen vilken kan förorsaka påtvingade kapacitetsneddragningar.

Pandemins uthållighet och de kvarvarande restriktionerna är också en risk som delvis ligger bortom förvaltningens kontroll. Trafikförvaltningen följer dock utvecklingen noga för att kunna ha beredskap att agera vid behov.

2 Ekonomiska förutsättningar

Resandeutveckling

Trafikförvaltningens bedömning är att Covid-19 pandemin kommer att skapa ett förändrat resandebeteende, även på längre sikt, i vilket det nya normalläget under 2023 når omkring 85 procent av de historiska resenärsvolymerna (år 2019), med ett osäkerhetsintervall på +- 10 procentenheter. För år 2022 bedöms resandet nå 80 procent vilket skulle innebära ett tapp i biljettintäkter på omkring 1,2 miljarder kronor jämfört med normalåret 2019, och 2,3 miljarder jämfört med planår 2022 i Region Stockholms budget, som även inkluderar en normal resandeutveckling efter 2019 samt avtalade biljettprisjusteringar. Den lägre nivån baseras på antagande om ett ökat distansarbete (färre arbetsresor), ändrade resvanor och minskad konkurrenskraft (de som fortsatt väljer att resa väljer andra färdsätt, till exempel bil till följd av kvarvarande effekter av oro för trängsel och smitta), samt ökad arbetslöshet. Resandet bedöms öka till 85 procent 2023 och från den nivån förväntas resandet därefter öka mer i linje med den historiska årliga tillväxten kring 1,6 procent per år, men stor osäkerhet råder. Kollektivtrafiken och trafikförvaltningen står alltså inför stora ekonomiska utmaningar även på sikt.

Verksamhetsanslag och biljettintäkter

Finansieringsfrågan för att upprätthålla ett fullt trafikutbud trots stora intäktstapp är en fråga som det arbetas med, men som ännu inte har något tydligt svar. Folkhälsomyndighetens restriktioner påverkar just nu i hög grad VILKA åtgärder som trafikförvaltningen kan vidta och samtidigt HUR och NÄR.

Om trafikförvaltningen ska ha möjlighet att bedriva verksamhet med bibehållen ekonomi i balans under 2022 och efterföljande planår krävs att trafikförvaltningen som regional kollektivtrafikmyndighet ersätts från staten, eller att medel omfördelas inom Region Stockholm, för minskade resenärsintäkter under hela pandemin, med anledning av trafikförvaltningens och resenärernas efterlevande av Regeringens och Folkhälsomyndighetens rekommendationer. Om det inte sker kan trafikförvaltningen tvingas till anpassningar och neddragningar av utbudet av kollektivtrafik.

I Region Stockholms budget 2021 räknas verksamhetsanslaget upp med 3,3 procent för 2022 och 3,3 procent för 2023. För 2024 anvisar regionledningskontoret 3,3 procent ökning. Trafikförvaltningen har budgeterat verksamhetsanslagen 2022-2024 med utgångspunkt i detta, men gör i budgetunderlaget en ytterligare omfördelning om 18 mkr från färdtjänstnämnden till trafikförvaltningen/trafiknämnden för att täcka en verksamhetsflytt av linjelagd närtrafik (se vidare kapitel 2.1 Resultaträkning)

Inom den politiska majoriteten finns överenskommelse om årliga biljettprisjusteringar 2020-2022. För 2022 budgeteras avtalad biljettprisjustering om 2,1 % för 2022, men därefter görs inga antaganden om prisjusteringar.

Biljettintäkterna 2022 budgeteras till 9 904 mkr, i enlighet med motsvarande period i Region Stockholms budget, det vill säga baserat på de förutsättningar som rådde innan pandemin bröt ut. Även planåren har budgeterats på liknande sätt. Aktuell resandeprognos för 2022 (80 procent jämfört med 2019) innebär 2,3 miljarder kronor i uteblivna biljettintäkter jämfört planår 2022 i Region Stockholms budget. Motsvarande diskrepans för planåren 2023 och 2024 är omkring 1,9 miljarder kronor.

För att klara de viktiga infrastruktursatsningarna, inklusive utökad trafikering och resultatkraven i enlighet med 2021 års budget för Region Stockholm, krävs att intäkterna stärks i kombination med mycket god kostnadskontroll och tydliga prioriteringar. En översyn av biljettpriserna för planperioden 2023-2025 behöver samtidigt ske (se vidare Kapitel 4 prioriterade frågor för budget 2022)

Uppdragen Kollektivtrafiken under och efter pandemin

Två parallella uppdrag inom ramen för trafikförvaltningens fokusområden 2021 – ”Kollektivtrafiken under restriktioner” och ”Kollektivtrafiken efter pandemin” – jobbar just nu för att säkra en trygg och pålitlig trafik för dem som behöver resa kollektivt, säkra intäkter, samt förbereda attraktiva erbjudanden under nya förutsättningar för tiden efter pandemin.

Uppdrag kollektivtrafiken under restriktioner

Kollektivtrafiken under restriktioner pågår under tiden det finns restriktioner med anledning av Covid-19, men förbereder också verksamheten för nödvändiga anpassningar av trafikutbudet vid en bestående resenärsminskning efter pandemin. I uppdraget ingår deluppdrag som biljettintäkter (visering via framdörrar buss, biljettkontroll, arbetssätt med hubbar) reklamintäkter (ersättning för hyresbortfall, förhandlingar med reklamentreprenörer), trängsel (analys och åtgärder för att minska trängsel, och utifrån det optimera trafikutbud), trafikavtal (interimsavtal samt övriga trafikavtal under upphandling som påverkas av covid-19)

Uppdrag kollektivtrafiken efter pandemin

Uppdraget kollektivtrafik efter pandemin har målsättningen att öka kollektivtrafikens attraktivitet, öka förtroendet för SL och utveckla affärssamverkan, för att på sikt locka tillbaka resenärerna och återta trafikförvaltningens intäkter. Uppdraget arbetar tvärfunktionellt som en katalysator, både med egna aktiviteter och tillsammans med pågående projekt och program för att maximera trafikförvaltningens möjligheter till snabb och hållbar återhämtning primärt under perioden 2021-2024.

Uppdraget Kollektivtrafiken efter pandemin är indelat i fem deluppdrag:

Biljettsortiment - Ett biljettsortiment som är anpassat efter ett nytt behov av resande och som är långsiktigt konkurrenskraftigt gentemot andra motoriserade resor.

Servicetjänster - Utöka omfattningen av kommersiella tjänster i olika stationsmiljöer i syfte att möta resenärers olika behov och därmed öka hyres- och resenärsintäkter.

Reklamaffär - Identifiera och genomföra åtgärder för att öka antalet reklambärare samt

konvertera till digitala reklambärare. Detta behöver göras både inom ramen för befintliga reklamavtal och inom ramen för upphandling av framtida reklamavtal – inklusive åtgärder "under mark" respektive "över mark".

Mobilitetstjänster - Skapa gynnsamma förutsättningar för ökat kollektivtrafikresande och nytillkommande resenärer genom utvecklade mobilitetstjänster (inklusive mikromobilitet) och fortsatt bearbetning av prioriterade målgrupper.

Marknad och försäljning - Utarbeta handlingsplan för förbättrad kundupplevelse, försäljning och varumärkesvärde i syfte att attrahera kunder till kollektivtrafiken efter pandemin. Lösning för databaserad marknadsföring och försäljning över flertalet kommunikationskanaler.

Trafikutbud

Som ovan nämnts sjönk under 2020 trafikförvaltningens resandeunderlag med nära 50 procent jämfört med 2019, och resandet bedöms vara fortsatt begränsat även under kommande år. En ökad smittspridning och tillkommande restriktioner har inneburit att trafikförvaltningen satt in åtgärder för att minska trängseln. För att möta behovet, och samtidigt förhålla sig till krav och förväntningar från myndigheter, har trafikförvaltningen satt in 50 000 extra avgångar samt kört fler långa tåg än vanligt. Även för 2022 har trafikförvaltningen som målsättning att upprätthålla full trafik och planerar för att på sikt, när restriktionerna hävts, få tillbaka resenärerna till kollektivtrafiken.

Gällande trafikutbud behöver särskilt beaktas att planering av kollektivtrafik har relativt långa ledtider. Trafikförvaltningen trafikplanering under våren 2021 avser den trafik som ska gäller vid nästkommande normaltidtabellsskifte i december 2021 och för ett år framåt. I detta arbete har trafikförvaltningen behövt ta hänsyn till den prognosticerade lägre resandenivån, så att trafiken anpassas till hur resandet ser ut, och regionens ekonomiska medel används så effektivt som möjligt. Således präglas årets trafikförändringsremiss av dessa förutsättningar och den remitterade bruttolistan innehåller därmed fler förslag på förändringar än vanligt. Trafikförvaltningen har i remissutskicket tydligt poängterat vikten av att inkomma med synpunkter på och prioriteringar av förslagen utifrån den kunskap, erfarenhet och lokalkännedom som finns i kommunerna samt i funktionshindersorganisationerna. Utifrån kommunernas och organisationernas synpunkter beställer trafikförvaltningen trafiken under sommaren/tidig höst.

Den nya situationen i kollektivtrafiken, med ändrade resmönster och rekommendationer att undvika resande men ändå krav på att upprätthålla trafikutbudet, har haft betydelse för förvaltningens trafikavtal. Situationen har haft en väsentlig påverkan på såväl drifts- som affärsförutsättningarna i upphandlade avtal, och konsekvenserna har inte kunnat hanteras inom ramen för de befintliga avtalen. Detta är bakgrunden till att trafikförvaltningen ingått och förlängt tilläggsavtal, initialt för perioden den 1 april 2020 – den 30 september 2020 följt av två sex månaders förlängningar med möjlighet till ytterligare en sex månaders förlängning till mars 2022.

I de tilläggsavtal som gäller för kommande period inkluderas övergångslösningar mot en återgång till befintliga avtal med successivt ökade krav på intäktssäkring.

Osäkerheten är stor när resenärerna och de uteblivna biljettintäkterna kommer tillbaka. För att nå en ekonomi i balans efter pandemin krävs därför samförstånd kring hur framtidens kollektivtrafik ska se ut och dess finansiering. En stor mängd nya trafikavtal (motsvarande över 80 procent av total köpt trafik) kommer att upphandlas de kommande åren och innebär möjligheter till mer kostnadseffektiv trafik och bidrag till ekonomi i balans.

Ett ytterligare alternativ kan vara att tvingas anpassa trafikutbudet för att möta den minskade efterfrågan efter pandemin och stärka ekonomin. Detta kan riskera att generera minskade resenärsvolymer i en tid när det är viktigt att locka tillbaka resenärerna till kollektivtrafiken.

Trafikförvaltningen har därför tagit fram en förslagslista utifrån fyra områden: Geografi (behålla men effektivisera linjer, nya trafikavtal), Trafiktäthet (utbud över dygnet, beläggningsgrad), Service (övrigt tjänsteutbud till resenärer) och Tillgångsförvaltning (underhåll av spårtrafikanläggningen) där det sista området avser drift och underhållskostnader. Kostnader för köpt trafik står för omkring 75 procent av verksamhetens kostnader (exklusive kapitalkostnader). En grov första bedömning av påverkan på trafikförvaltningens egen verksamhet samt på resenärerna har gjorts, liksom en värdering av effekten ett verkställande skulle få på trafikförvaltningens mål.

Utgångspunkten har varit att upprätthålla trafikförvaltningens uppdrag i största möjliga utsträckning och att identifiera anpassningar som innebär kostnadsreduceringar med minsta möjliga negativa påverkan på verksamhet, resenär samt målen för förvaltningen.

Konsekvenserna på verksamheterna och resenärerna har bedömts på kort sikt, på längre sikt kan konsekvenserna bli långt mer omfattande. På längre sikt kan de beskrivna åtgärderna även få negativa konsekvenser på intäktssidan. Någon genomgripande riskanalys av respektive förslag har av tidsskäl ännu inte genomförts.

Överväganden om minskat utbud eller nedläggning kopplat till beläggningsgrad eller kostnad per personkilometer skulle kunna innebära att konsekvenser inte är genomlysta ur ett systemperspektiv. Till exempel förändring i matartrafik till de större stråken kan få stora negativa konsekvenser i både minskat resande och ökade klimatutsläpp om resenären väljer att exempelvis köra bil istället.

2.1 Resultaträkning

Resultaträkning Mkr	Utfall 2020	Budget 2021	Budget 2022	Budget 2023	Budget 2024
Verksamhetsanslag	9 794	10 117	10 469	10 814	11 170
Biljettintäkter	5 437	9 610	9 904	10 054	10 206
Uthyrning fordon	1 388	1 370	1 379	1 388	1 393
Uthyrning lokaler	852	888	900	918	925
Reklamintäkter	352	360	365	392	397
Övriga intäkter	3 220	1 168	1 178	1 220	1 213
Verksamhetens intäkter	**21 043**	**23 512**	**24 196**	**24 785**	**25 305**
Personalkostnader	-872	-880	-905	-931	-948
Köpt landtrafik (SL)	-13 321	-14 085	-14 684	-15 015	-15 415
Köpt sjötrafik (WÅAB)	-397	-459	-481	-470	-481
Drift och underhåll	-2 565	-2 541	-2 655	-2 622	-2 573
Övriga kostnader	-1 138	-1 043	-986	-945	-868
Verksamhetens kostnader	**-18 293**	**-19 008**	**-19 712**	**-19 982**	**-20 285**
Avskrivningar	-3 316	-3 587	-3 613	-3 938	-4 174
Finansnetto	-523	-513	-467	-461	-441
Resultat	**-1 089**	**404**	**404**	**404**	**404**

I Region Stockholms budget 2021 räknas verksamhetsanslaget upp med 3,3 procent för 2022 och 3,3 procent för 2023. För 2024 anvisar regionledningskontoret 3,3 procent ökning. Trafikförvaltningen har budgeterat verksamhetsanslagen 2022-2024 med utgångspunkt i detta, men gör i budgetunderlaget en ytterligare omfördelning om 18 mkr från färdtjänstnämnden till trafikförvaltningen/trafiknämnden för att täcka en verksamhetsflytt av den så kallade närtrafiken. Under 2021 och 2022 flyttas 10 linjelagda linjer för närtrafiken successivt över från färdtjänstnämnden till trafiknämnden. I budgetunderlagen för trafikförvaltningen/trafiknämnden och färdtjänstnämnden innebär detta att kostnader om 18 mkr 2022 flyttats från färdtjänstnämnden till trafikförvaltningen/trafiknämnden sektion buss, med en motsvarande antagen omfördelning av verksamhetsanslaget. I planår 2023 och 2024 har samma flytt gjorts. Regionledningskontoret föreslås att i samband med Region Stockholms budget 2022 göra motsvarande flytt av verksamhetsanslag.

Biljettintäkterna budgeteras till 9 904 mkr, i enlighet med motsvarande period i Region Stockholms budget, dvs baserat på de förutsättningar som rådde innan pandemin bröt ut. Även planåren har budgeterats på liknande sätt. Biljettintäkterna utgår från ett bedömt resande på 105% relativt normalåret 2019, som därefter ökar med 1,6 % per år. Biljettintäkterna baseras också på beslutad prisjustering 2,1% 2022. För år 2023 och efterföljande år har ingen prisjustering antagits. Aktuell prognos för 2022 visar dock att biljettintäkterna endast beräknas uppgå till 7 642 mkr vilket är 2 262 mkr lägre än

budget. Budgeten utgår från att trafikförvaltningen ersätts från staten, eller att medel omfördelas inom Region Stockholm, för intäktsbortfall kopplat till covid-19.

Nivån på reklamintäkter budgeteras på samma nivåer som i planåren i trafikförvaltningens verksamhetsplan 2021, vilket innebär avtalens garantinivåer för 2022, och därefter en successiv ökning i takt med att annonsmarknaden förbättras.

Personalkostnaderna baseras på antal årsarbetare (i enlighet med beslutat antal tjänster) för perioden 2022-2024 det vill säga 883 stycken. Lönekostnaderna inom trafikförvaltningen beräknas öka med 2,0 procent, kopplat till den årliga lönerevisionen.

Kostnader för köpt trafik ökar med i genomsnitt 3,0 procent per år. Trafikavtalen är ofta knutna till indexkorgar. De största indexbeloppen återfinns inom SL-trafiken och utgör närmare två miljarder kronor. Inom busstrafiken består index huvudsakligen av index för arbetskostnad och drivmedel, där själva indextalet (2022 i relation till medelvärdesprognos 2021) antas öka med 2,7 procent för arbetskostnad, och 3,0 procent för drivmedel. Inom köpt sjötrafik ökar inblandningen av HVO från nuvarande 50 procent till 90 procent år 2022 vilket innebär en kostnadsökning om 20 mkr. Inom tunnelbana och järnväg är antagen indexutveckling 2,7 procent för arbetskostnad och 1,4 procent för konsumentpris. Inom den köpta trafiken görs antaganden om effektiviseringar i kommande förlängningar av bussarnas interimsavtal.

Behovet av drift och underhåll ökar i takt med att anläggningen växer. Kostnad för drift och underhåll ökar med i genomsnitt 0,5 procent per år. Mellan år 2022 och 2021 beror ökningen framför allt på avsättningar för underhåll av sprickbildning i tunnelbanefordon C20. Inom övriga kostnader budgeteras lägre försäljnings- och lagerkostnader, samt utrangeringar.

Verksamhetskostnaderna (inklusive kostnader för köpt trafik men exklusive kapitalkostnader) ökar med i genomsnitt 2,2 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. Totala kostnader ökar med i genomsnitt 2,5 procent.

Kapitalkostnaderna ökar med 4,1 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 150 mkr 2022. Ett lägre ränteläge innebär motsvarande möjlighet till lägre kostnad.

Om trafikförvaltningen ska ha möjlighet att bedriva verksamhet med bibehållen ekonomi i balans under 2022 och efterföljande planår krävs att trafikförvaltningen som regional kollektivtrafikmyndighet ersätts från staten, eller att medel omfördelas inom Region Stockholm, för minskade resenärsintäkter under hela pandemin, med anledning av trafikförvaltningens och resenärernas efterlevande av Regeringens och

Folkhälsomyndighetens rekommendationer.

2.2 Balansräkning

Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

Balansräkning, mkr	Utfall 2020	Prognos 2021	Budget 2022	Plan 2023	Plan 2024
Anläggningstillgångar	66 149	68 938	72 195	74 736	75 924
- varav andelar i dotterbolag	0	0	0	0	0
Omsättningstillgångar	3 213	4 816	5 069	5 947	7 724
- varav kassa och bank	*1 699*	*3 302*	*3 555*	*4 433*	*6 210*
SUMMA TILLGÅNGAR	69 362	73 755	77 264	80 683	83 648
Eget kapital	7 253	3 874	4 278	4 682	5 086
Avsättningar	1 276	697	679	667	654
Skulder	**60 833**	**69 183**	**72 307**	**75 334**	**77 908**
- varav långfristiga skulder	*52 372*	*59 851*	*63 322*	*66 666*	*69 809*
- varav kortfristiga skulder	*8 461*	*9 333*	*8 985*	*8 668*	*8 099*
SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL	69 362	73 755	77 264	80 683	83 648

Trafikförvaltningens totala budgeterade tillgångar uppgår till 77 264 mkr 2022, en ökning med 3 510 mkr jämfört med 2021 års prognos. Ökningen består av budgeterade investeringar på 6 870 mkr vägt mot avskrivningar på 3 613 mkr samt en ökning av verksamhetens likvida medel på 253 mkr. Investeringarna finansieras främst genom nya långfristiga lån för verksamheten. Trafikförvaltningens resultatkrav är fastställt till 404 mkr år 2022.

Under planåren 2023-2024 ökar de totala budgeterade tillgångarna med 6 384 mkr och uppgår 2024 till 83 648 mkr. Investeringarna finansieras även för planåren främst genom nya långfristiga lån. Resultatkravet för planåren 2023-2024 är fastställt till 404 mkr per år.

3 Investeringar

3.1 Förslag till investeringsplan 2022-2031

Ekonomiska förutsättningar investeringsplan

För att stötta den växande regionen behöver kollektivtrafiken fortsätta utvecklas hållbart inom givna ekonomiska ramar. Ett kärvt ekonomiskt läge i regionen innebär att tuffa ekonomiska prioriteringar behöver göras.

I syfte att minska Region Stockholms investeringsutgifter genomfördes i regionens budget 2021 omprioriteringar och reduceringar av investeringsplanen, vilket innebar 10,5 miljarder (20 procent) i lägre investeringsutrymme för trafikförvaltningen 2021-2030 jämfört med trafikförvaltningens föreslagna budgetunderlag 2021. I samband med det inledde trafikförvaltningen en konsekvensanalys av ekonomiska och verksamhetsmässiga effekter för såväl ny- som ersättningsinvesteringar, som nu ligger till grund för föreslagen investeringsplan. Denna innebär en ökning med 4,9 mdr i relation till fullmäktigebeslutad ram för år 2021-2030. Ökningen påverkas främst av tidigareläggning projektstart/förskotteringen av två Sverigeförhandlingsobjekt, konsekvenser av förseningen av objekten inom Stockholmsöverenskommelsen (utbyggd tunnelbana till Arenastaden, Barkarby samt Nacka – Söderort), och fyra specificerade objekt som lyfts tillbaka in i investeringsplanen 2022 utifrån en prioritering, dock med en anpassad och prioriterad omfattning, och därvid lägre utgiftsnivå (se vidare avsnitt investeringsvolym 2022-2031 nedan).

Risker/Utmaningar kopplat till investeringsplanen

Uteblivna eller framskjutna infrastrukturinvesteringar kan till viss del behöva kompenseras genom ökade kostnader för drift och underhåll, vilket riskerar att busstrafiken måste ta en allt större roll och utökas i de områden där spårinfrastruktur inte byggs ut, samtidigt som framkomlighet och depåkapacitet för en utökad busstrafik saknas. Parallellt riskerar trafikförvaltningen minskad rådighet över trafiksystemets utveckling på grund av andra parters planarbete, vilket kan påverka framtida kostnader och möjligheten till utveckling.

Det finns även utmaningar kopplade till nuvarande kollektivtrafiksystems livslängd som de kommande årtiondena innebär ökat vidmakthållande av ett allt äldre system. Robusthet och återställningsförmåga i systemet riskerar att försämras. För att bevara det befintliga systemets nytta och effektivitet i regionen krävs ytterligare uppgraderingar och ersättningsinvesteringar parallellt med fortsatt fokus på underhåll av det befintliga systemet. Uppgraderingar och ersättningsinvesteringar avser såväl stationer och bytespunkter som fordon, buss- och spårdepåer, spåranläggningar, energisystem samt trafikstyrningssystem.

Kollektivtrafiken har genomfört betydande investeringar de senaste åren och

investeringstakten kommer att bestå under planperioden. Investerings- och utvecklingsbehoven 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.

Den pågående Covid-19 pandemins mer direkta påverkan på investeringsplanen kan sammanfattas i fyra huvudområden

- Prioritet för trafik påverkar planerade trafikavstängningar för bygg och anläggningsarbeten
- Försenade leveranser från nationella och internationella leverantörer
- Sjukdom och gruppisoleringskrav hos entreprenörer med tidplaneförskjutningar som följd
- Reseutmaningar för internationella entreprenörer och vid projektens granskningar i fabriker

Förutom dessa fyra områden har projekten och arbetsplatserna påverkas av ökad grad av distansarbete, åtgärder för att hålla avstånd på byggarbetsplatser och ett stort fokus på kontinuitetsplanering och riskhantering av projektledningen. Eftersom pandemin fortfarande pågår är konsekvenserna svåra att bedöma. Forcering av arbete för att minimera resenärspåverkan ger en direkt kostnadsökning och försenade leveranser och begränsade resmöjligheter påverkar tidplanerna. Men även om konsekvenserna för ett individuellt projekt kan vara stora så är i dagsläget bedömningen för hela projektportföljen att pandemins påverkan är måttlig. En starkt bidragande orsak till det är projektens proaktiva agerande och flera goda initiativ från leverantörerna.

Förslag till investeringsplan 2022-2031

Även om pandemin på kort sikt har begränsat efterfrågan på kollektivtrafik, med viss nedgång i resandet under planperioden, så väntas Stockholms befolkning växa med omkring 50 procent de kommande 30 åren. Stockholmsregionen ska samtidigt sträva mot att bli en klimatneutral region. För trafikförvaltningens arbete innebär det att kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna måste öka i syfte att nå både klimatmål och framkomlighetsmål.

Framtidsbygget fortsätter därför under planperioden. Genom att bygga ut kapaciteten i trafiksystemet på ett resurseffektivt sätt och skapa hållbara robusta alternativ för människor som vill resa kollektivt, skapas förutsättningar för att få tillbaka resenärerna efter pandemin. Att använda ny teknik och ha en strategi för hur digitalisering införs och nyttjas i verksamheten blir centralt för att kunna utveckla kollektivtrafiksystemets anläggningar och organisation.

Kommande år genomför Region Stockholm således fortsatt stora investeringar i Stockholmsregionens kollektivtrafik för att möta den växande regionen. För den kommande perioden 2022–2031 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. Investeringar som **Roslagsbanans utbyggnad, ny bussterminal Slussen, tvärbanan till Kista, nya tunnelbanefordon C30** med flera bidrar till kollektivtrafikens mål genom att tillgänglighet, turtäthet, och trygghet ökar samt att trängsel åtgärdas.

Förvaltning utbyggd tunnelbana (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 och Nacka 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 fortsätter arbetet med **Sverigeförhandlingens** objekt tunnelbana Fridhemsplan-Älvsjö, Spårväg syd och Roslagsbanan till City. Behovet av tillkommande investeringar som resultat av utbyggd tunnelbana (till exempel trafikstyrningssystem) och Sverigeförhandlingen är identifierat för planperioden.

Till det tillkommer ett ökat behov av **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 säkerhet i kollektivtrafiken. Därutöver finns behov av ersättningsinvesteringar som möter digitaliseringens möjligheter, 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 och nya biljetter ska framöver kunna erbjudas i flera kanaler, både trafikförvaltningens egna och via andra aktörers. Nya resenärer ska lockas genom att trafikförvaltningen via så kallade digitala återförsäljare kommer kunna tillhandahålla biljetter genom mobilitetstjänster.

Tunnelbanan med sin stjärnstruktur utgör navet i Stockholmsregionens kollektivtrafik, och resenärerna är överlag mycket nöjda. För att Stockholmsregionen fortsatt skall kunna växa hållbart krävs att kollektivtrafiken byggs ut så att andelen människor som reser kollektivt ökar. Tunnelbanesystemet, vars äldsta delar har varit i drift i över 70 år, spelar här en viktig roll. Detta understryks av de omfattande utbyggnader av tunnelbanesystemet som beslutats inom ramen för 2013 års Stockholmsöverenskommelse och 2017 års Sverigeförhandling. Regionen ska säkerställa att den framtida tunnelbanan är robust och attraktiv, detta kräver att systemet kan möta behov av kapacitet och flexibilitet.

Tunnelbanan står inför betydande investeringsbehov med fokus på såväl utveckling som omfattande vidmakthållande av det befintliga systemet för att säkerställa en pålitlig trafik samt en attraktiv tjänst för resenärerna. För att nå den önskade nyttoeffekten i det utbyggda tunnelbanesystemet, samt bevara det befintliga systemets nytta och effektivitet i regionen, krävs såväl uppgraderingar som stora satsningar på underhåll av det befintliga systemet.

För att i möjligaste mån kunna möta samhällets framtida förväntningar på tunnelbanesystemet behöver trafikförvaltningen fortsatt analysera, identifiera och värdera behovet av investeringar för hela kollektivtrafiksystemet. Identifierade behov för tunnelbanan har föreslagits som handlingsalternativ i den genomförda systemanalysen under 2018-2020. Detta är nu sammanställt i en ny utvecklingsplan för tunnelbanan som dels identifierar investeringar, men som även pekar på fördjupade behov av kontinuerlig analysförmåga. Under 2022 fortsätter arbetet för ett framtida trafikstyrningssystem parallellt med Kollektivtrafikplan 2050 som ska tydliggöra hur den regionala kollektivtrafiken ska utvecklas på lång sikt för att uppnå de regionala målen.

Investeringsvolym 2022-2031

Mkr	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Investeringsutrymme beslutat av regionfullmäktige	6 538	7 448	5 104	4 264	3 225	2 789
Förslag till ny investeringsplan (inkl. prioriteringar)	0	6 870	6 479	5 362	4 179	4 253
Avvikelse mot beslutat investeringsutrymme 2021-2030	-6 538	-578	1 375	1 098	954	1 464

Mkr	2027	2028	2029	2030	2031	Total 10 år
Investeringsutrymme beslutat av regionfullmäktige	2 787	3 281	4 288	4 062	0	43 786
Förslag till ny investeringsplan (inkl. prioriteringar)	3 449	4 042	4 187	4 744	5 121	48 686
Avvikelse mot beslutat investeringsutrymme 2021-2030	662	761	-101	682	5 121	4 900

Trafiknämndens investeringsplan omfattar för upptagna objekt utgifter för investeringens helhet från inledande skede till genomförande. Investeringar som kommer initieras i slutet av 10-årsperioden kommer inte med.

Trafikförvaltningen arbetar med att klargöra 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 har 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 48,7 mdr åren 2022-2031 (varav 7,8 mdr medfinansiering), med tyngdpunkt på de inledande åren, vilket är en ökning med 4,9 mdr i relation till fullmäktigebeslutad ram för år 2021-2030. Ökningen förklaras främst av tidigareläggning projektstart/förskotteringen av Sverigeförhandlingsobjekten (Spårväg Syd och Roslagsbanan till City) 1,7 mdr, och av konsekvenser av förseningen av objekten inom Stockholmsöverenskommelsens (utbyggd tunnelbana till Arenastaden, Barkarby samt Nacka – Söderort) 1,4 mdr. Saltsjöbanan FUT är en tillkommande investering för att kapacitetsförstärka Saltsjöbanan under FUT:s försening och innefattar 8 nya fordon samt livstidssäkring av befintlig flotta till en nivå om 1,4 mdr. Konsekvensanalys av den 20 procentiga neddragningen av investeringsplan 2021 har lett till att fyra specificerade objekt lyfts tillbaka in i investeringsplanen 2022, dock till en lägre utgiftsnivå och mindre omfattning än tidigare. Totalt 2,9 mdr bland annat Framtida trafikstyrningssystem, Hässelbygrenen, Ersättning X10p, och Färjeterminal Skeppsbrokajen. Framtida trafikstyrningssystem

omfattar nu genomförandefasen med fokus gröna linjens trafikstyrningssystem i ett första steg och Hässelbygrenen omfattar de kritiska åtgärder för Hässelby och Skarpnäck som krävs för att trafiken på de aktuella tunnelbanelinjerna ska kunna upprätthållas, vilket innebär renovering av sex betongbroar längs Hässelbygrenen samt åtgärder i banan längs Skarpnäcksgrenen. Ersättning X10P omfattar fyra nya X15P fordon (del av det tidigare objektet Roslagsbanans utveckling) på grund av att nuvarande fordon uppnår sin tekniska livslängd. Färjeterminal Skeppsbrokajen innefattar nu en anpassad utformning av terminalen.

Investeringsplanens fördelning per trafikslag är i grova drag lokalbanor 40 procent, tunnelbana 32 procent, buss 13 procent, pendeltåg 13 procent och övrigt 1 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 ospecificerade ersättningsinvesteringar 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.

År 2022 är den budgeterade investeringsvolymen 6,9 mdr, varav en tredjedel utgörs av ersättningsinvesteringar. Över tioårsperioden uppgår andelen till 46 procent.

4 Prioriterade frågor för budget 2022

4.1 Intäktsförstärkning

För att finansiera både den fortsatta utbyggnaden av kollektivtrafiken, och ett ökat utbud av kollektivtrafik inom Region Stockholm, behövs en långsiktigt stabil finansiering. För att möta resultatkravet och samtidigt nå ett trafikutbud med hög ambitionsnivå krävs intäktsförstärkningar. Sådana kan ske genom ökat verksamhetsanslag, justerade biljettpriser, ökade övriga intäkter eller genom en kombination av dessa. Om ingen intäktsförstärkning sker kan effektiviseringar och sannolikt neddragningar i framför allt trafikverksamheten komma att behöva genomföras.

Den politiska majoritetens överenskommelse om årliga biljettprisjusteringar sträcker sig just nu till år 2022. En fortsatt intäktsförstärkning åren därefter, till exempel genom biljettprisjusteringar, är nödvändig för att ge långsiktiga resurser till flera viktiga framtidssatsningar, exempelvis inom tunnelbanan. Exempel på priseffekt av biljettprisjustering 2023 i nedan tabell. Det finns en osäkerhet i skattningarna, då resenärernas känslighet är svår att förutsäga givet framtida osäkerhet i resebehov och resmönster. Beräkningen tar inte hänsyn till eventuella effekter från lansering av nya biljettyper eller ny prisstrategi. I budgetunderlagets antaganden ligger nu inga prisjusteringar efter år 2022.

Taxor och avgifter	Budget 2023	**2,1%**	**3,5%**	**5,0%**	**10,0%**
30-dagarsbiljett kollektivtrafiken land	970	990	1 000	1 020	1 070
Resultateffekt vid 85% resande, mkr	**0**	**120**	**170**	**250**	**500**

4.2 Mål och indikatorer

Under pågående pandemin har resandet minskat och stor osäkerhet råder kring när och i vilken omfattning resenärerna återvänder till kollektivtrafiken. Detta påverkar möjligheten att uppnå målnivåerna för flera indikatorer där resandeunderlaget ingår, exempelvis antal genomsnittligt påstigande för kollektivtrafiken på land, antal påstigande för kollektivtrafiken på vatten, marknadsandel, kostnad per personkilometer samt uppfyllnad av miljömål i trafikförsörjningsprogrammet.

Biljettintäkterna budgeteras i enlighet med motsvarande period i Region Stockholms budget, dvs baserat på de förutsättningar som rådde innan pandemin bröt ut. Även planåren har budgeterats på liknande sätt. I enlighet med detta borde även antal genomsnittligt påstigande en vanlig vardag, kostnad per personkilometer och

kollektivtrafikens marknadsandel budgeteras i enlighet med den prognos som gjordes i trafikförvaltningens verksamhetsplan 2021 (VP 2021).

Parallellt med arbetet med budgetunderlag 2022 har regionledningskontoret initierat en översyn av indikatorer inom regionen. Översynen genomförs under ledning och samordning av regionledningskontoret.

Syfte med översynen är att bidra till en mer effektiv och ändamålsenlig målstyrning och är en del av regionledningskontorets analysarbete med mål och indikatorer som ska resultera i:

- Kartläggning av kvaliteten på Region Stockholms indikatorer
- Utredningsunderlag om förutsättningar för mål och indikatorer till regiondirektören
- Förslag till målnivåer 2022-2024

Trafikförvaltningen har levererat in svar till regionledningskontoret den 31 mars, men än så länge inte angivit målnivåer för alla indikatorer då osäkerheten kring det framtida resandet är så stor. Avstämning har skett med regionledningskontoret och målnivåer ska kompletteras senast under maj månad.

Utifrån översynen kommer regionledningskontoret ta fram en målbilaga (klar 9 juni), som ska biläggas Regionens budgetunderlag 2022 med planår.

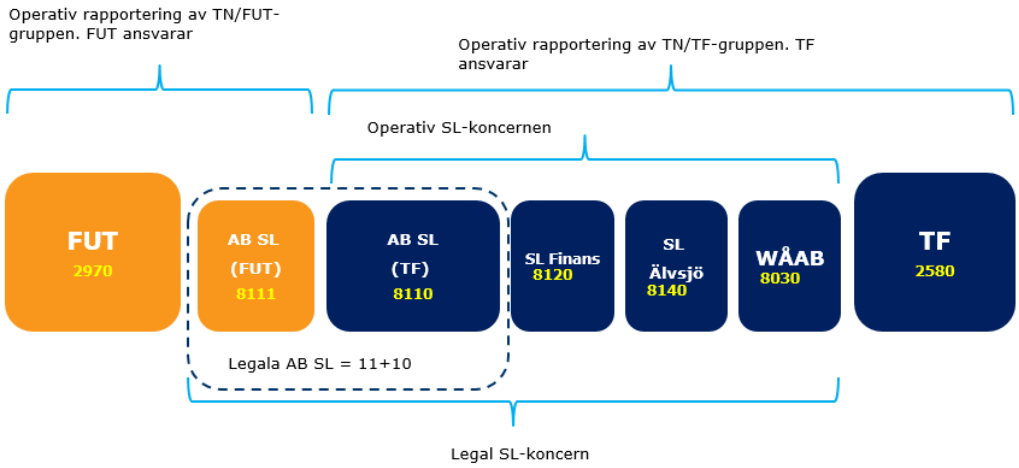
4.3 Regionalt trafikförsörjningsprogram

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 skulle revideras en gång per mandatperiod, men på grund av Covid-19 pandemin planeras det nuvarande programmets giltighet förlängas tills ett nytt trafikförsörjningsprogram finns på plats. Förlängningen av giltighetstiden är ett pågående ärende som väntas tas upp på trafiknämnden i maj 2021, därefter behandling och beslut i regionstyrelsen och regionfullmäktige. Arbetet med ett nytt program har startat 2021 med mål att regionfullmäktige ska anta det vid årsskiftet 2023-24.

4.4 Ansvar bolag 11 FUT

I enlighet med beslut (TN 2019-0526) finns idag en operativ struktur inom trafiknämnden efter införandet av särskild resultatenhet för utbyggd tunnelbana (bolag 11) inom AB SL. Det operativa ansvaret beskriver vilken förvaltning som ansvarar för resultat, investeringar, styrning, planering och uppföljning av verksamheten inom de ingående enheterna. Trafikförvaltningen (TF) ansvarar operativt för trafikförvaltningen och SL-koncernen exklusive bolag 11. Förvaltning utbyggd tunnelbana (FUT) ansvarar operativt för FUT och bolag 11. Trafikförvaltningen har ett administrativt ansvar för redovisningen av den legala SL-koncernen.

I Region Stockholms budget får trafikförvaltningen respektive FUT var sitt anslag att fördela för de ingående resultatenheter respektive förvaltning ansvarar för. Varje förvaltning har ett eget resultatkrav liksom varje bolag. Regionledningskontoret menar i nuläget att AB SL:s resultatkrav ska avse även bolag 11. I Region Stockholms budget behöver det framgent framgå, i tabellen för resultatkrav, en tillkommande rad som visar AB SL (FUT)s andel av resultatkravet (enhet 8111). FUT respektive trafikförvaltningen ansvarar för att driva finansieringsfrågor för var och en av sina operativa ansvarsområden gentemot regionledningskontoret.



Ett separat tjänsteutlåtande (TN 2021-0404) beslutades trafiknämnden i april. I ärendet föreslogs att den entreprenadverksamhet som kommer att bedrivas av FUT inom ramen för 2013 års Stockholmsöverenskommelse och Sverigeförhandlingen 2017 överförs till ett helägt dotterbolag inom SL-koncernen som föreslås bildas till detta ändamål. Bolag 11 kommer att finnas kvar och även fortsättningsvis hanteras av FUT. Entreprenadkontrakten kommer dock att finnas i det nya dotterbolaget, som kommer att sälja vidare arbeten till både AB SL (bolag 11) och andra externa parter. Det kommer att innebära en tydligare ansvarsfördelning när det gäller just entreprenadverksamheten som bedrivs av FUT.

4.5 Administration och beställarorganisation

I samband med Region Stockholms budget 2021 uppdrogs samtliga nämnder minska administrationen med 10 procent. De administrativa kostnaderna har av regionledningskontoret definierats som kostnader för administrativt stöd till kärnverksamheterna, till exempel innefattas områden som ledning, ekonomi, personal/HR, juridik, kommunikation, upphandling med mera genom ett antal utvalda kostnadsställen. Administrationens andel av de totala kostnaderna är för trafikförvaltningen omkring 2 procent. Neddragningen innebär sannolikt förändrade arbetssätt och arbetsformer i takt med en ökad digitalisering och en omprioritering av arbetsuppgifterna.

Trafikförvaltningen har som beställarorganisation i uppdrag att planera, utveckla och upphandla trafik samt ta hand om och underhålla en växande anläggning.

Förvaltningens förmåga att leverera på uppdraget möjliggörs av en balanserad kompetensmix av resurser (anställda och konsulter) samt förmågan att leda och styra denna. En stor del av trafikförvaltningens kärnverksamhet klassas i ovanstående nyckeltal som administration, exempelvis kostnader för att hantera nya krav i säkerhetsskyddslagstiftning.

Ett mer lämpligt mått för dessa kompetenser är den så kallade ”beställarorganisationen” som inkluderar samtliga personalkostnader (inklusive debiterad tid), samtliga specialistkonsulter, och lokalhyrorna från serviceförvaltningen. Dessa uppgår i budgetunderlag 2022 till omkring 5 procent i relation till kärnverksamhetens kostnader (här definierat som trafik, drift och underhåll, och tillhörande kapitalkostnader), och har de senaste åren minskat som andel. Trafikförvaltningen föreslår därför att administrationskostnaderna definieras som beställarorganisationen, beskrivet ovan, och att verksamheten löpande säkerställer en effektiv beställarorganisation inom ramen för regionens långsiktiga kostnadsmål 3,3 procent.

4.6 Drift - prioriterade verksamhetsförändringar per trafikslag

4.6.1 Tunnelbana

Under 2021 trappas trafiken med de nya fordonen C30 upp. Dessa beräknas introduceras successivt i trafik tills alla 48 fullängdståg är levererade 2023.

Problematiken med utmattningssprickor på C20 har kartlagts och under 2020 påbörjade 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).

4.6.2 Pendeltåg

I planerad tågplan för 2022 förväntas inte några omfattande förändringar i trafikutbudet jämfört med tågplan 2021. Trafikverkets arbete med spårutbyggnad fortsätter, och ett gemensamt arbete pågår även mellan trafikförvaltningen, trafikutövaren och infrastukturägaren Trafikverket för att förbättra infrastrukturens tillförlitlighet och störningshanteringsförmågan i syfte att både säkerställa robusthet men också möjliggöra utökad kapacitet.

Om- och utbyggnation av pendeltågsdepån i Älvsjö fortsätter, trimning av Citybanan för att öka antalet möjliga tågpassager fortsätter liksom aktiviteter för att säkerställa fordonens funktion över tid.

4.6.3 Lokalbana

2022 kommer trafiken fortsatt utföras med målet att erbjuda attraktiva resor på lokalbanorna. På banorna genomförs under perioden löpande underhålls-

/förbättrings-/utvecklingsarbeten av både större och mindre karaktär för att möta efterfrågan.

Spårfordon X15p sätts in i kommersiell drift på Roslagsbanan och utbyggnaden av Roslagsbanan fortsätter. Tvärbanans utbyggnad mot Kista fortsätter, och på Lidingöbanan kommer Lidingö stad att bygga en ny spårvägsbro med dubbelspår för ökad kapacitet, som beräknas vara klar under 2022.

Saltsjöbanans upprustningsarbete fortgår och ett genomförande är planerat till 2022. Samtidigt planeras utbytet av den uttjänta norra Danviksbron tillsammans med Stockholms stad för att kunna vara genomfört samordnat med återläggningen av Saltsjöbanans spåranläggning in till Slussen där en anpassning med ombyggnad av bytespunkten sker.

Aktiviteter för att säkerställa samtliga spårfordonens funktion över tid fortsätter.

4.6.4 Buss

För befintliga trafikavtal inom bussverksamheten avses nya interimsavtal tecknas som kommer att gälla från och med 1 april 2021 (då nuvarande interimsavtal upphör) för en period om 6 månader men möjlighet att förlänga med ytterligare 6 månader, det vill säga som längst fram till 31 mars 2022.

Upphandlingar för nya busstrafikavtal E35 och E38 för Norrort respektive Norrtälje är fortsatt överprövade. Covid-19-pandemin har också föranlett ett omtag i upphandlingar för nya busstrafikavtal E36 och E37 för Nacka-Värmdö respektive Huddinge-Botkyrka-Söderort. Dessa trafikstarter sammanfaller med introduktion av bland annat 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.

I och med fördröjning av trafikstarter för ovan nämnda trafikavtal E35-E38 förlängs befintliga trafikavtal på (mer eller mindre) oförändrade villkor. För trafikavtal E23 för trafikområde Södertörn avses optionsår 2023-2025 nyttjas med en framförhandlad besparing, jämfört med nuvarande ersättningsnivå. Ett planerat införande av BRT-bussar i trafikområde Södertälje kommer att medföra en ökad kostnad för köpt trafik från och med 2023.

Utbudsmässigt kommer trafiken för 2022 (T22 ute på remiss för tillfället) att fortsatt planeras för bästa möjliga effektivitet och i så stor utsträckning som möjligt anpassat till eventuella trafikförändringar i tunnelbanan och pendeltågstrafiken. Trängsel/beläggning förväntas fortsatt vara i fokus under 2022 även om restriktioner med anledning av Covid-19-pandemin skulle ha upphört. Från andra hälften av 2022 kommer 15 elbussar trafikera innerstaden i samband med optionsförlängning av befintligt trafikavtal till en merkostnad om cirka 32 mkr på helårsbasis.

Arbetet med att förbättra framkomligheten fortsätter under 2022, dels genom framkomlighetskommissionen som hanterar frågor på kort och lång sikt för alla framkomlighetsåtgärder inom busstrafik, dels genom en särskild satsning på

stombussar i vilken samverkan sker mellan trafikförvaltningen, Trafikverket och kommunerna.

Nya anläggningar som kommer vara i drift 2022 (driftsätts under 2021) är den nya Tomtebodadepån (som ersätter Hornsbergsdepån), Handenterminalen samt upprustade tvätthallar i ett flertal depåer.

Sverige har ett statsstödsgodkännande från EU om skattereduktion för höginblandade biodrivmedel (drivmedel där största delen består av förnybart innehåll) som har förlängts att gälla under 2021. Regeringen uppger att den kommer fortsätta jobba inom EU för att biodrivmedel, även efter 2021, ska kunna gynnas framför fossila drivmedel. Om biodrivmedel skulle börja beskattas skulle det innebära en stor årlig kostnadsökning som som idag inte finns med i budget.

4.6.5 Sjötrafik

Det tvååriga försöket med pendelbåtslinje 83 (Rindö-Waxholm-Stockholm) inleddes den 17 augusti 2020 och kommer troligen avslutas den 17 augusti 2022. En första utvärdering av linjen planeras att presenteras för trafiknämnden i närtid. Kostnaden för att bedriva trafiken ligger på cirka 30 mkr/år

Försöket med pendelbåtslinje 84 (Ålstäket-Norra Lagnö-Kovikshage-Riset-Stockholm) har fortfarande inget beslutat startdatum då trafikpliktsbeslut ej är taget av trafiknämnden. Preliminär tidsplan är att trafiknämnden i maj tar trafikpliktsbeslut, samt ett beslut om tjänsteutlåtande, då den politiska ambitionen är att sänka driftskostnaderna samt höja miljöambitionerna. Givet beslut i trafiknämnden i maj så är ett troligt publiceringsdatum för upphandlingen september 2021 och det skulle möjliggöra en driftstart sommaren 2023. I budgetunderlag 2022 ingår linje 84 under perioden 2022-2024 medan nytt tjänsteutlåtande i maj och justerad tidplan omfattar tidsperioden 2023-2025.

Under våren 2022 planeras det för start av nya trafikavtal kopplat till gods samt linje 82 Djurgårdslinjen. Inga ambitionshöjningar är tagna så kostnaden för dessa avtal planeras vara i nivå med nuvarande men svårbedömt då ingen operatör ännu har tilldelats affärerna.

Från 2022 kommer sjötrafiken, som i ett led att minska miljöpåverkan, att öka andelen HVO i bränslet från 50 procent till 90 procent. Om biodrivmedel skulle börja beskattas med start den 1 januari 2022 (se 4.6.4 Buss) skulle det innebära kostnadsökning om cirka 34 mkr antaget HVO 90 procent, respektive 20 mkr antaget HVO 50 procent, vilket idag inte finns med i budget.

SL Koncernen

Resultaträkning Mkr	Utfall 2020	Budget 2021	Budget 2022	Budget 2023	Budget 2024
Verksamhetsanslag	9 675	9 902	10 200	10 567	10 936
Biljettintäkter	5 455	9 626	9 919	10 069	10 222
Uthyrning fordon	1 388	1 370	1 379	1 388	1 393
Uthyrning lokaler	859	887	900	917	925
Reklamintäkter	352	360	365	392	397
Övriga intäkter	3 131	1 086	1 096	1 137	1 129
Verksamhetens intäkter	**20 860**	**23 231**	**23 860**	**24 469**	**25 002**
Personalkostnader	-23	-6	-4	-13	-15
Köpt trafik	-13 716	-14 544	-15 165	-15 484	-15 897
Drift och underhåll	-2 446	-2 435	-2 550	-2 516	-2 468
Övriga kostnader	-2 137	-1 940	-1 840	-1 831	-1 772
Verksamhetens kostnader	**-18 321**	**-18 925**	**-19 559**	**-19 845**	**-20 152**
Avskrivningar	-3 164	-3 434	-3 476	-3 807	-4 055
Finansnetto	-479	-468	-421	-413	-392
Resultat	**-1 103**	**404**	**404**	**404**	**404**

SL-koncernen

Balansräkning	Utfall 2020	Prognos 2021	Budget 2022	Plan 2023	Plan 2024
Anläggningstillgångar	60 559	62 899	65 688	67 763	68 862
- varav andelar i dotterbolag	0	0	0	0	0
Omsättningstillgångar	2 944	4 570	4 843	5 722	6 676
- varav kassa och bank	*1 526*	*3 151*	*3 424*	*4 303*	*5 257*
SUMMA TILLGÅNGAR	63 503	67 468	70 531	73 484	75 537
Eget kapital	7 236	3 865	4 269	4 673	5 077
Avsättningar	1 276	697	679	667	654
Skulder	**54 990**	**62 906**	**65 583**	**68 145**	**69 806**
- varav långfristiga skulder	*47 200*	*54 245*	*57 270*	*60 149*	*62 379*
- varav kortfristiga skulder	*7 790*	*8 660*	*8 313*	*7 996*	*7 426*
SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL	63 503	67 468	70 531	73 484	75 537

Investeringar, mkr	Utfall 2020	Budget 2021	Budget 2022	Budget 2023	Budget 2024
Strategiska investeringar	3580	3 500	4 062	3 545	3 197
Ersättningsinvestreingar	1642	2 284	2 224	2 361	2 125
Totalt	5 222	5 783	6 286	5 906	5 322

Waxholmsbolaget

Resultaträkning Mkr	Utfall 2020	Budget 2021	Budget 2022	Budget 2023	Budget 2024
Verksamhetsanslag	403	425	466	473	487
Biljettintäkter	52	64	67	68	69
Övriga intäkter	78	175	151	139	142
Verksamhetens intäkter	**533**	**664**	**684**	**680**	**698**
Personalkostnader	0	-1	-1	-1	-1
Köpt trafik	-398	-459	-481	-470	-481
Drift och underhåll	-85	-131	-125	-128	-131
Övriga kostnader	-32	-27	-28	-28	-28
Verksamhetens kostnader	**-514**	**-617**	**-634**	**-626**	**-641**
Avskrivningar	-56	-45	-48	-51	-54
Finansnetto	-2	-2	-2	-2	-3
Resultat	**-39**	**0**	**0**	**0**	**0**

WÅAB

Balansräkning	Utfall 2020	Prognos 2021	Budget 2022	Plan 2023	Plan 2024
Anläggningstillgångar	448	421	459	471	575
- varav andelar i dotterbolag	0	0	0	0	0
Omsättningstillgångar	182	182	182	182	182
- varav kassa och bank	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
SUMMA TILLGÅNGAR	630	603	641	653	758
Eget kapital	127	133	133	133	133
Avsättningar	13	13	12	11	11
Skulder	**490**	**457**	**497**	**509**	**614**
- varav långfristiga skulder	*320*	*287*	*326*	*339*	*444*
- varav kortfristiga skulder	*170*	*170*	*170*	*170*	*170*
SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL	630	603	641	653	758

Investeringar, mkr	Utfall 2020	Budget 2021	Budget 2022	Budget 2023	Budget 2024
Strategiska investeringar	3	3	37	50	3
Ersättningsinvestreingar	14	24	49	13	156
Totalt	17	27	86	63	159

Taxebilaga budgetunderlag 2022

Priser 2022

AB Storstockholms Lokaltrafik, SL	**Vuxen**	**Pensionär, student, ungdom**
30 dagars biljett	970 kr	650 kr
Enkelbiljett		
Reskassa, spärr, automat, app, ombud (kvittopapper, kontaktlöst)	39 kr	26 kr
Engångskort, konduktör	54 kr	36 kr
Waxholms Ångfartyg AB, WÅAB		
30 dagars biljett	970 kr	650 kr
Ö-kort (avgift per kort och år)	600 kr*	600 kr*

*= kan komma att justeras senare i budgetprocessen

Taxehöjningarna föreslås gälla från och med den 4 januari 2022.

Detta budgetunderlag inför Region Stockholms mål och budget 2022 med plan för åren 2023–2024 samt förslag till investeringsbudget 2022 och investeringsplan för 2022–2031 har nämnd-/styrelsebehandlats 2021-05-18.

David Lagneholm

Förvaltningschef trafikförvaltningen

Catarina Strömsten

Ekonomidirektör

Bilagor:

Bilaga 1 Investeringsplan 2022-2031

Bilaga 2 Bedömning av resultatpåverkan kopplat till investeringsobjekt

Bilaga 3 Prioritering och riskbedömning investeringar

Bilaga 1: Investeringar kollektivtrafik 2022-2031

Region Stockholm

Mkr	Dnr	Status	Ny-/ersättnings-investering	Total investeringsutgift			Investeringsutgifter										
				Förslag till ny total utgift	Fastställd total utgift enligt budget 2021	Ackumulerad förbrukning tom 2020-12-31	Budget 2021	Prognos 2021	Budget 2022	Plan 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027	Plan 2028	Plan 2029	Plan 2030	Plan 2031
1. Trafiknämnden/Trafikförvaltningen																	
Summa investeringar Trafiknämnden/Trafikförvaltningen				**79 084,1**	**73 634,2**	**30 646,3**	**6 514,1**	**6 109,2**	**6 869,6**	**6 479,4**	**5 362,1**	**4 178,9**	**4 253,3**	**3 449,3**	**4 042,1**	**4 186,7**	**4 744,0**	**5 120,6**
varav medfinansiering Sverigeförhandlingen Trafiknämnden[1]							*87,4*		*83,0*		*91,0*	*177,0*	*238,0*	*632,0*	*632,0*	*732,0*	*942,0*	*1 013,0*
varav medfinansiering stat och kommuner Trafinknämnden[1]							*889,7*		*794,9*	*1 148,0*	*852,9*	*63,0*	*180,0*			*260,0*		
Beslutade investeringar Trafiknämnden/Trafikförvaltningen				48 438,9	48 265,9	30 507,8	6 191,5	5 833,4	6 355,5	5 495,2	3 829,9	1 949,2	2 161,2	1 665,0	1 378,3	1 433,5	1 672,9	1 791,2
varav medfinansiering[1]							*889,7*		*794,9*	*1 148,0*	*852,9*	*63,0*	*74,0*					
Planerade investeringar Trafiknämnden/Trafikförvaltningen				30 645,2	25 368,3	138,4	322,6	275,8	514,1	984,2	1 532,2	2 229,6	2 092,1	1 784,4	2 663,8	2 753,2	3 071,1	3 329,4
varav medfinansiering[1]							*87,4*		*83,0*		*91,0*	*177,0*	*344,0*	*632,0*	*632,0*	*992,0*	*942,0*	*1 273,0*
Nyinvesteringar Trafiknämnden/Trafikförvaltningen			Nyinvestering	64 678,0	60 105,9	29 109,9	4 432,2	4 182,0	4 342,0	4 122,8	3 220,7	1 483,8	1 734,7	1 510,2	2 189,0	2 048,0	2 576,9	2 833,2
Ersättningsinvesteringar Trafiknämnden/Trafikförvaltningen			Ersättningsinv.	14 406,1	13 528,3	1 536,3	2 081,9	1 927,2	2 527,6	2 356,5	2 141,3	2 695,0	2 518,6	1 939,2	1 853,0	2 138,7	2 167,1	2 287,4
1.1. Beslutade investeringar Trafiknämnden/Trafikförvaltningen																	
1.1.1 Genomförandebeslut Trafiknämnden/Trafikförvaltningen				***48 438,9***	***48 265,9***	***30 507,8***	***6 191,5***	***5 833,4***	***6 355,5***	***5 495,2***	***3 829,9***	***1 949,2***	***2 161,2***	***1 665,0***	***1 378,3***	***1 433,5***	***1 672,9***	***1 791,2***
Program Roslagsbanans utbyggnad	RS 2020-0722	Förnyat. Genomf.	Nyinvestering	10 450,0	10 450,0	8 076,3	636,3	680,7	758,2	534,1	386,1	7,4	7,3					
varav medfinansiering[1]							*193,1*		*39,0*	*11,4*								
Program Bussdepåer	LS 1409-1055	Genomförande	Nyinvestering	4 010,0	3 909,4	3 218,0	174,1	206,1	186,2	294,2	105,5							
Program Slussen	LS 1403-0374	Genomförande	Nyinvestering	439,1	438,6	382,5	30,6	13,6	17,7	25,2								
Program Röda linjens uppgradering	RS 2019-0885	Förnyat. Genomf.	Nyinvestering	10 710,0	10 710,0	6 110,8	1 527,6	1 073,1	1 178,3	1 367,7	925,9	9,3	45,1					
Program Tvärbana Norr Solnagrenen	LS 0809-0803	Genomförande	Nyinvestering	5 580,7	5 541,1	5 516,1	12,6	33,7	30,9									
Program Tvärbana Norr Kistagrenen	LS 2016-1027	Genomförande	Nyinvestering	4 937,0	4 936,2	2 274,4	781,3	1 133,3	701,8	442,3	385,1							
varav medfinansiering[1]							*319,8*		*339,9*	*733,6*	*707,9*							
Program Saltsjöbanan	LS 2017-1587	Genomförande	Nyinvestering	1 834,9	1 835,2	1 362,5	68,3	60,7	209,6	15,5	5,1	12,8	157,3	11,3				
varav medfinansiering[1]							*30,0*		*62,0*	*17,0*	*2,0*		*74,0*					
Bussterminal Slussen	RS 2020-0720	Förnyat. Genomf.	Nyinvestering	3 388,0	3 388,0	1 637,7	631,4	489,1	552,3	505,2	158,8	44,9						
varav medfinansiering[1]							*326,8*		*354,0*	*386,0*	*133,0*	*25,0*						
Bussterminal Slussen brukarspecifik inredning	LS 2018-1215	Genomförande	Nyinvestering	234,5	234,5	20,4	38,9	13,0	40,3	90,7	48,0	22,0						
SL Lås	LS 1312-1601	Genomförande	Nyinvestering	400,8	400,9	336,4	30,4	47,6	16,8									
C20 - uppgradering	RS 2019-0896	Förnyat. Genomf.	Ersättningsinv.	1 453,1	1 453,2	508,2	351,3	220,4	312,4	412,1								
Lilla Lidingöbron	SL 2018-0325	Genomförande	Ersättningsinv.	132,0	132,0	41,9	32,0	26,4	49,6	14,0								
Livstidssäkrade åtgärder X10p fordon	TN 2017-0010	Genomförande	Ersättningsinv.	150,0	150,0	1,7	23,2	10,7	52,8	67,4	17,4							
Utbyte av hissar och rulltrappor	LS 1403-0399	Genomförande	Ersättningsinv.	1 494,1	1 500,0	685,9	191,7	109,1	194,9	205,9	137,7	160,2	0,5					
Rissne Tunnelbanedepå	RS 2019-0936	Genomförande	Ersättningsinv.	631,9	631,9	37,4	183,1	76,9	133,3	120,8	94,5	73,8	95,3					
Roslagsbanan Lindholmen Kårsta	SL 2016-0409	Genomförande	Ersättningsinv.	182,0	182,0	60,2	77,0	100,7	20,6	0,5								
Saltsjöbanan och tunnelbaneentréer vid Slussen	SL 2013-1569	Genomförande	Ersättningsinv.	1 012,0	1 026,2	66,9	82,6	43,3	71,0	77,4	149,5	189,4	414,5					
varav medfinansiering[1]											*10,0*	*38,0*						
Utbyggnad av Älvsjö depå	LS 2018-0477	Genomförande	Ersättningsinv.	864,6	865,0	66,8	140,6	154,0	227,3	165,6	150,8	61,5	38,7					
Livstidsförlängning gröna linjen trafikstyrningssystem	RS 2020-0721	Genomförande	Nyinvestering	411,6	411,7	64,4	76,0	55,6	64,7	37,6	37,5	57,8	93,9					
Högvärdeskomponenter X60B	TN 2019-1037	Genomförande	Ersättningsinv.	122,7	70,0	39,2	15,5	33,5	14,0	36,0								
Nyinvesteringar < 100 mkr			Nyinvestering				242,0	207,9	262,7	366,8	328,7	246,6	241,8	179,9	80,2	40,2	36,2	41,2
Ersättningsinvesteringar < 100 mkr			Ersättningsinv.				844,9	1 043,9	1 260,3	716,1	899,3	1 063,5	1 066,9	1 473,7	1 298,1	1 393,3	1 636,7	1 750,0
varav medfinansiering[1]							*20,0*											

Fortsättning Trafiknämden/Trafikförvaltningen

Mkr	Dnr	Status	Ny-/ersättnings-investering	Total investeringsutgift: Förslag till ny total utgift	Fastställd total utgift enligt budget 2021	Ackumulerad förbrukning tom 2020-12-31	Investeringsutgifter: Budget 2021	Prognos 2021	Budget 2022	Plan 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027	Plan 2028	Plan 2029	Plan 2030	Plan 2031
1.2 Planerade investeringar Trafiknämnden/Trafikförvaltningen																		
1.2.1 Planeringsbeslut Trafiknämnden/Trafikförvaltningen				***2 735,5***	***2 644,4***	***52,9***	***112,1***	***56,5***	***111,8***	***316,5***	***621,2***	***651,2***	***648,7***	***110,0***	***76,7***	***50,0***	***40,0***	
Bussterminal Barkarby	LS 2017-0545	Planering	Nyinvestering	212,2	120,0	12,1	1,5	3,1	3,2	3,1	57,7	59,0	74,1					
varav medfinansiering[1]													*106,0*					
Bussterminal Nacka Centrum	LS 2016-0625	Planering	Nyinvestering	520,0	520,0	9,2	2,7	2,7	2,7	16,7	100,0	100,0	202,0	60,0	26,7			
varav medfinansiering[1]																*260,0*		
Anpassning trafikstyrningssystem bef. Tunnelbana	RS 2020-0721	Planering	Nyinvestering	588,0	588,3	7,6	64,0	15,0	68,5	141,5	158,6	174,5	22,4					
Brandskyddsåtgärder tunnelbana	SL 2016-0911	Planering	Ersättningsinv.	851,3	852,2	1,6	19,6	24,1	14,4	127,4	198,2	203,6	282,0					
Danviksbron	LS 2016-1030	Planering	Ersättningsinv.	225,0	225,0	13,5	8,4	10,9	19,4	22,2	76,6	64,2	18,2					
varav medfinansiering[1]																		
Upprustning Södra Götgatan	LS 2017-0541	Planering	Ersättningsinv.	338,9	338,9	8,9	16,0	0,8	3,7	5,5	30,0	50,0	50,0	50,0	50,0	50,0	40,0	
1.2.2 Inriktningssbeslut Trafiknämnden/Trafikförvaltningen				***26 518,0***	***21 532,2***	***84,0***	***205,5***	***219,2***	***402,3***	***565,8***	***806,0***	***1 571,6***	***1 431,8***	***1 497,5***	***2 098,4***	***2 277,3***	***2 957,8***	***3 329,4***
Hässelbygrenen	TN 2019-0022	Inriktning	Ersättningsinv.	306,6		2,6		0,9	15,0	33,4	91,3	94,0	68,1	1,3				
Nockebybanan ersättning till Akka 4	SL 2016-0091	Inriktning	Nyinvestering	376,6	475,0	1,7	5,5	11,7	78,1	123,1	109,3	52,8						
Spårväg Syd		Inriktning	Nyinvestering	5 393,6	5 242,0	48,8	50,0	65,7	67,0		105,7	214,4	218,7	618,6	693,8	674,8	694,4	724,3
varav medfinansiering[1]							*45,2*		*44,0*		*91,0*	*177,0*	*147,0*	*413,0*	*413,0*	*450,0*	*468,0*	*459,0*
Roslagsbanan till City		Inriktning	Nyinvestering	9 682,0	9 014,0	23,4	50,0	65,7	67,0				111,2	338,9	345,7	533,4	1 099,8	1 273,7
varav medfinansiering[1]							*42,2*		*39,0*				*91,0*	*219,0*	*219,0*	*282,0*	*474,0*	*554,0*
Spårväg Syd- fordon och depå			Nyinvestering	1 600,0	1 600,0		*4,0*	3,7	5,2	37,5	72,7	104,6	85,0	84,0	184,1	231,5	231,5	294,0
Framtida trafikstyrningssystem	TN 2018-1381	Inriktning	Nyinvestering	2 258,0		6,1			11,0	20,0	11,0	11,0	24,0	100,0	615,0	445,0	515,0	499,9
Saltsjöbanan FUT			Nyinvestering	1 360,0					20,0	99,5	220,0	360,0	440,5	99,5	120,5			
Bussdepåförsörjning	TN 2019-0022	Inriktning	Ersättningsinv.	2 815,0	2 815,0	1,5	11,0	4,9	12,4	21,2	128,9	337,7	231,9	124,2	12,3	12,7	26,1	134,4
Stridbecksvalv stationer			Ersättningsinv.	1 760,0	1 760,0		7,0		3,0	8,0	13,0	23,0	128,0	131,0	127,0	380,0	391,0	403,0
Lågfrekvent underhåll X60, X60A, X60			Ersättningsinv.	626,2	626,2		78,0	66,7	113,7	163,1	52,1	106,1	124,5					
Roslagsbanan ersättning X10p			Ersättningsinv.	340,0					10,0	60,0	2,0	268,0						
1.2.3 Objekt för kommande budgetperioder Trafiknämnden/Trafikförvaltningen				***1 391,6***	***1 191,7***	***1,6***	***5,0***			***102,0***	***105,0***	***6,8***	***11,6***	***176,9***	***488,7***	***425,8***	***73,3***	
Livscykelåtgärder pendeltåg			Ersättningsinv.	200,0						100,0	100,0							
Lågfrekvent underhåll PT 2027-2030			Ersättningsinv.	900,6	900,6									159,0	365,7	302,7	73,3	
Tonnage för Pendelbåt och Skärgårdstrafik	LS 1403-0399	Inriktning	Nyinvestering	291,0	291,0	1,6	5,0			2,0	5,0	6,8	11,6	17,9	123,0	123,1		

Not 1. Erhållen medfinansiering redovisas som en skuld i balansräkningen tills dess att medlen förbrukas. Tidsmässiga skillnader mellan erhållna medel och årets investeringsutgifter gör att beloppen inte alltid är lika för ett enskilt år.

Ärendenummer

Bilaga 2 - Bedömning av resultatpåverkan direkt kopplad till investeringsobjekt

| Rubrik | Typ | Status | Fördelar | Total utfall | | | Investeringsmedel | | | | | | | | Driftsåtgärder | | | | | | | | | | Summa resultatkonsekvenser | | | | | | | | | | Kalkylerad räntekostnad | | | | | | | | | | Avskrivningstid enligt | | | | | | | | | | Årlig Driftkostnad (Ny - Gällande) | | | | | | | | | | Verksamhetsintäkter, bidrag mm vid full drift (ej kr/år) | | | | | | | | | | Årlig Netto (nettokostnad, bidrag mm vid full drift) | | | | | | | | | |
|---|---|---

Region Stockholm

Prioritering- och riskbedömning.

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

Investeringsobjekt		Objekt information						Prioriteringskriterier								Kompletterande information			
Investeringsobjekt enligt bilaga 1	Prioriterad inom Investeringsplan	Investeringstyp	Beslut	Utgift 2022-2031	Total Investerings-utgift 2022	Osäkerhetsgrad (%)	Prioritering	Måluppfyllelse	Regionens strategiplaner	Lagkrav och myndighe	Tidsprioritet - hälsa och	Tidsprioritet - samband	Rationaliseringar	Riskbedömning	Senareläggning (år)	Sambandsobjekt	Konsekvensanalys	Riskanalys	Kommentarer
30035 - Framtida trafikstyrningssystem	Inom plan	Nyinvestering	Inriktning	2 252	2 258	50%	9,5	2,0	2,0	0,0	0,5	1,5	1,0	Hög		FUT, Befintlig TUB, Livstidsförlängning trafikstyrningssystem grön linje	Objektet är en investering kritisk för att säkerställa funktion och säkerhet för tunnelbanans trafik över tid. Det finns utmaningar kopplade till nuvarande systems ålder avseende t.ex. obsoleta komponenter, kompetensförsörjning och status. Detta leder till ökade risker för driftsäkerhet och fördyrande akuta och kortsiktiga lösningar (med risk för totala förgävesinvesteringar). Föreslagen inriktning (där samtliga banors system byts ut till 2040) skapar förutsättningar för att säkerställa systemets och trafikens funktionsbehov liksom förutsättningar för funktionstillväxt vilket skapar möjligheter för exempelvis bättre	Projektet befinner sig i en tidig fas och det är ännu för tidigt att ge definitiva ramar för projektets totala investeringsutgift. Inriktningsstudien kommer att ta fram lämplig genomförandeplan och kan komma att visa på behov av ytterligare investeringar, exempelvis gällande tunnelbanesystemets övriga ingående delar.	
30019- Hässelbygrenen	Inom plan	Ersättningsinvester	Inriktning	303	307	25%	9,0	2,0	2,0	0,0	1,5	0,0	0,5	Hög			Konsekvensen blir att den tekniska livslängden går ut vilket kan medföra olyckor och trafikavstängningar.	Risk för olyckor och trafikavstängningar.	
20016 - Stridbecksvalv stationer	Inom plan	Ersättningsinvestering		1 607	1 760	75%	8,5	2,0	2,0	1,0	1,0	1,5	1,0	Hög			Med för stora risker för olyckor, arbetsmiljörisker, trafik- och brandsäkerhetsrisker och höga kostnader för underhåll.	Den totala investeringsutgiften för upprustningen av stationerna är ännu osäker på grund av att åtgärdsval och inriktningsstudie ännu inte genomförts. Den totala utgiften påverkas av vilka åtgärder som behövs och hur dessa kan genomföras samt när det är möjligt att stänga av trafik för att kunna genomföra åtgärderna. Statuskontrollerna av berg och valv är avgörande för vilket upprustningsbehov som föreligger på respektive station samt när i tid upprusningarna behöver genomföras. Den budgeterade totalutgiften räcker inte för att	
15007 - C20 - uppgradering	Inom plan	Ersättningsinvester	Genomförande	725	1 453	5%	8,0							Medium				Se bilaga 4	
10001 - Program Roslagsbanans utbyggnad	Inom plan	Nyinvestering	Genomförande	1 693	10 450	0%	8,0							Medium				Se bilaga 4	
10002 - Program Bussdepåer	Inom plan	Nyinvestering	Genomförande	586	4 010	20%	8,0							Medium				Se bilaga 4	
10004 - Program Slussen	Inom plan	Nyinvestering	Genomförande	43	439	20%	8,0							Medium				Se bilaga 4	
10005 - Program Röda linjens uppgradering	Inom plan	Nyinvestering	Genomförande	3 526	10 710	0%	8,0	2,0	2,0	1,0	1,0	0,0	2,0	Hög				Se bilaga 4	
10007 - Program Tvärbana norr Solnagrenen	Inom plan	Nyinvestering	Genomförande	31	5 581	0%	8,0							Låg		Tvärbana Norra Kistagrenen		Se bilaga 4	
10016 - Program Tvärbana norr Kistagrenen	Inom plan	Nyinvestering	Genomförande	1 529	4 937	50%	8,0							Hög				Se bilaga 4	
10030 - Program Saltsjöbanan	Inom plan	Nyinvestering	Genomförande	412	1 835	20%	8,0							Medium				Se bilaga 4	
15001 - Bussterminal Slussen	Inom plan	Nyinvestering	Genomförande	1 261	3 388	50%	8,0							Hög				Se bilaga 4	
15008 - Bussterminal Slussen brukarspecifik inredning	Inom plan	Nyinvestering	Genomförande	201	234	10%	8,0							Låg		Bussterminal Slussen	Bussterminal Slussen ej möjlig att genomföra	Se bilaga 4	
15014 - Livstidsförlängning gröna linjen	Inom plan	Nyinvestering	Genomförande	292	412	0%	8,0							Låg				Se bilaga 5	
15009 - Saltsjöbanan och tunnelbaneentréer vid Slussen (Byt	Inom plan	Ersättningsinvester	Genomförande	902	1 012	30%	8,0	2,0	2,0	0,0	0,0	1,5	1,5	Hög		Bussterminal Slussen, Program Saltsjöbanan	Saltsjöbanan ej möjlig köra in till Slussen	Se bilaga 4	
15013- Lilla Lidingöbron	Inom plan	Ersättningsinvester	Genomförande	64	132	0%	8,0							Låg		Spårväg City, Sthlms stad och Lidingö.	Lidingöbanan kan inte kopplas till Spårvä City	Se bilaga 5	
20006 - Utbyte av hissar och rulltrappor	Inom plan	Ersättningsinvester	Genomförande	699	1 494	0%	8,0							Medium		-	Förbättrad driftsäkerhet för hissar& rulltrappor kan ej uppnås.	Se bilaga 5	
20014 - Rissne Tunnelbanedepå	Inom plan	Ersättningsinvester	Genomförande	518	632	30%	8,0							Hög		Depåer och spår	Kan inte underhålla fordon	Se bilaga 5	
20017 - Livstidssäkrade åtgärder X10p fordon	Inom plan	Ersättningsinvester	Genomförande	138	150	10%	8,0							Medium		-	Färre fordon i trafik	Se bilaga 5	
20019 - Roslagsbanan Lindholmen Kårsta	Inom plan	Ersättningsinvester	Genomförande	21	182	10%	8,0	2,0	2,0	0,0	0,0	1,5	1,0	Hög		X15P	X15P kan inte verifieras	Se bilaga 5	
40003 - SL Lås	Inom plan	Nyinvestering	Genomförande	17	401	30%	8,0							Medium		-	Effekten med utbytta låssystem uppnås ej.	Se bilaga 5	
20004 - Lågfrekvent underhåll X60, X60A, X60	Inom plan	Ersättningsinvester	Genomförande	559	626	5%	8,0	2,0	2,0	1,0	1,0	0,0	0,5	Medium		-	Färre fordon i trafik	Se bilaga 5	
20007 - Utbyggnad av Älvsjö depå	Inom plan	Ersättningsinvester	Genomförande	644	865	20%	8,0	2,0	2,0	0,0	0,0	1,5	0,5	Medium		Depåer	Kan inte underhålla fordon	Se bilaga 5	
20022 - Högvärdeskomponenter X60B	Inom plan	Ersättningsinvester	Genomförande	50	123	5%	8,0	2,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,5	Medium		Lågfrekvent underhåll X60, X60A, X60B	Färre fordon i trafik	Se bilaga 5	
20018 - Brandskyddsåtgärder Tunnelbana	Inom plan	Ersättningsinvester	Planering	826	851	15%	8,0	0,0	0,0	1,0	1,5	1,0	0,0	Medium			Genomförs inte investeringen så uppstår viten för Trafikförvaltningen och till sist skyddsstopp för stationer med konsekvens att vi inte kan bedriva trafik på dessa stationer	Risk för tidsförskjutningar och fördyring då arbetena är av komplex art och respektive stationsmiljö har olika befintliga utformningar och installationer som endast till del kan föutses.	
20023 - Livscykelåtgärder pendeltåg	Inom plan	Ersättningsinvestering		200	200	70%	8,0	2,0	2,0	1,0	1,5	0,0	0,0	Hög		Inget	Färre fordon i trafik	Midlife upgrade - Samtliga system för kontroll och övervakning av fordonets delsystem är obsoleta och kräver uppgradering av nya system t.ex DCU = Dörrdatorer, PIS/VÖS = Passagerarinformationssystem/Videoövervakningssyste	
30027 - Nockebybanan ersättning till Akka 4	Inom plan	Nyinvestering	Inriktning	363	377	25%	8,0	2,0	2,0	0,0	0,0	1,5	0,5	Hög		Stadens planarbete i Alvik	Om trafikförvaltningen inte uppfyller avtalet med Stockholmsstad riskerar SL att behöva återbetala 300 mkr jämte ränta.	Om trafikförvaltningen inte uppfyller avtalet med Stockholmsstad riskerar SL att behöva återbetala 300 mkr jämte ränta. Saneringskostnaderna kan komma att överstiga budget eftersom ingen detaljerad markundersökning av markens föroreningsgrad har	
30049 Roslagsbanan ersättning X10p	Inom plan	Ersättningsinvestering		340	340	50%	8,0	2,0	2,0	0,0	0,0	1,5	0,5	Hög		Roslagsbanans utbyggnad, Roslagsbanan till City	SL kan inte upprätthålla eller möta befintlig eller ökat resande på Roslagsbanan.	35st X10p livslängd kan inte garanteras efter 2030 – risk att flottan minskas till 22st X15p. Investeringen i Roslagsbanans utbyggnads kapacitetsökning blir förgäves 2030 utan ersättare X10p, X10p är inte användbar efter RBc öppning ca 2035. RBU syften är att minska parallellgående busstrafik – omöjliggörs utan RB fordon – kostnader/utgifter flyttas till buss. Påverkan på	
30014 - Anpassning trafikstyrningssystem bef. Tunnelbana	Inom plan	Nyinvestering	Planering	565	588	25%	8,0	2,0	2,0	0,0	0,5	1,5	0,0	Medium		Utbyggd tunnelbana	Med anledning av Stockholmsöverenskommelsen om en utbyggnad av tunnelbanan och den avbrutna upphandlingen av nytt trafikstyrningssystem (signalsystem) på röda linjen samt att	Snäv tidplan för att koordinera och möta utbyggd tunnelbanans tidplan för manöversystemet på blå linje. Många tekniska och upphandlingsmässiga risker kvar för utredning inom planeringsfasen som kan ge effekt senare i projektet.	
20010 - Upprustning Södra Götgatan	Inom plan	Ersättningsinvester	Planering	329	339	20%	7,5	0,0	0,0	1,0	1,5	0,0	0,0	Medium		Stockholms stad TK	Stängning av gröna linjen söder om Medborgarplatsen	Risk för förseningar och fördyringar då Genomförandeavtal mellan Trafikförvaltningen och Stockholms Stad inte tecknats.	
20015 - Lågfrekvent underhåll PT 2027-2030	Inom plan	Ersättningsinvestering		901	901	5%	7,5	2,0	2,0	1,0	1,0	0,0	0,5	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.	
Ospecificerade ersättningsinnesteringar	Inom plan	Ersättningsinvestering		12 558			7,5												
15003 - Danviksbron	Inom plan	Ersättningsinvester	Planering	201	225	15%	7,5	2,0	2,0	0,0	1,0	1,5	0,5	Medium		Program Saltsjöbanan, Bytespunkt upprustning Slussen	Saltsjöbanan ej möjlig köra in till Slussen	Ekonomiska och verksamhetsmässiga risker	
30009 - Bussterminal Barkarby	Inom plan	Nyinvestering	Planering	197	212	15%	7,5	2,0	2,0	0,0	0,0	1,5	1,0	Medium		Utbyggd tunnelbana	Bytespunkt ej anpassad till utbyggd tunnelbana	Förberedande arbeten krävs samtidigt som Trafikverkets åtgärder utförs, därefter är de omöjliggjorda. Förskjutet färdigställande av bussterminalen innebär annan busstermnalyta behöver allokeras då den nuvarande	i princip genomförande
30015 - Bussterminal Nacka centrum	Inom plan	Nyinvestering	Planering	508	520	70%	7,5	2,0	2,0	0,0	0,0	1,5	1,0	Hög		Utbyggd tunnelbana, Bussterminal Slussen	Bytespunkt ej anpassad till utbyggd tunnelbana. Värmdöbussarna ej möjliga stanna i Nacka, lokala bussar i Nacka saknar bytespunkt.	Förgäveskostnader samt kostnader för anpassning av lokalgator kan påföras Trafikförvaltningen. Brott mot Stockholmsöverenskommelsen.	i princip genomförande
30048 Saltsjöbanan FUT	Inom plan	Nyinvestering		1 360	1 360	50%	7,0	2,0	2,0	0,0	0,0	1,5	0,0	Hög		FUT	Saltsjöbanan indikerar kritisk trängsel. Nya fordon ökar kapacitet och turtäthet med	Förseningen innebär att kapaciteten på Saltsjöbanan behöver öka för att dels hantera sitt eget resande och ta	
Ospecificerade nyinvesteringar	Inom plan	Nyinvestering		1 825			6,5												minska total utgiften
30023 - Bussdepåförsörjning	Inom plan	Ersättningsinvester	Inriktning	1 042	2 815	75%	6,0	2,0	2,0	0,0	0,0	1,0	1,0	Hög		FUT, nedprioriterade spår och fordonsinvesteringar, Kommun Åkersberga, planarbete i centrum.	Projektet omfattar hela bussdepåbeståndet. Bussdepåer påverkar trafikerings- och avtalskostnader samt miljöpåverkan från kollektivtrafiken. Syftet med programmet är att säkerställa tillfredställande kapacitet i bussdepåsystemet för att möta det befintliga	Nedprioriteringen av investeringsplanen 2021 med planår kan innebära att behovet av busstrafik ökar samtidigt som volymen som är tillgänglig för depåinvesteringar inte räcker till för depåökningar. Förseningar av spårinvesteringar medför sannolikt att resandevolvmerna för buss. Studier i åteärdsvalsfasen	
30005 - Spårväg Syd	Inom plan	Nyinvestering	Inriktning	4 012	5 394	50%	6,0	2,0	2,0	0,0	0,0	1,5	0,5	Medium		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	Tidigare genomförda utredningar och analyser behöver aktualiseras. Utförs inom ramen för överenskommelse om förskottering	
30042 - Spårväg Syd- fordon och depå	Inom plan	Nyinvestering		1 330	1 600	50%	6,0	2,0	2,0	0,0	0,0	1,5	0,5	Hög		Sverigeförhandlingen, Spårväg syd	Fordon och depåer för att uppnå den kapacitet som Sverigeförhandlingen syftar till skulle saknas.	Arbetet med att aktualitetspröva de utredningar om fordon och depå som gjordes innan avtalet i Sverigeförhandlingen slöts är ännu inte påbörjat. Fortsatt arbete inom ramen för inriktningsfasen kommer att kunna förtydliga risker och visa om ytterligare investeringar behövs.	
30033 - Roslagsbanan till City	Inom plan	Nyinvestering	Inriktning	3 770	9 682	70%	5,5	2,0	2,0	0,0	0,0	1,5	1,0	Hög		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	Tidigare genomförda utredningar och analyser behöver aktualiseras. Utförs inom ramen för överenskommelse om förskottering	ingen tidigareläggning
30006 - Tonnage för Pendelbåt och Skärgårdstrafik	Inom plan	Nyinvestering	Inriktning	289	291	75%	5,0	1,0	1,0	0,0	0,0	1,5	1,5	Medium			Beroende på val av inriktning avseende ägandeform kommer både totala utgiften och tidplan för det framtida tonnaget att förändras. Om SL/Wåab ska äga fartygen är den totala utgiften för låg för att täcka samtliga fartyg vars tekniska livsläned går ut. om nuvarande trafik	Om SL/Wåab ska äga fartygen är den totala utgiften för låg för att täcka samtliga fartyg vars tekniska livslängd går ut, om nuvarande trafik ska upprätthållas. Det finns också risk för att nuvarande trafikering inte kan upprätthållas om fartyg behöver tas ur drift på grund av säkerhetsrisker som en konsekvens av fartveens ålder.	
Totalt				**48 686**	**79 084**														
Utanför plan																			
30043- Roslagsbanan till city fordon och depåer	Utom plan	Nyinvestering		3 160,0	6 385,0	50%		2,0	2,0	0,0	0,0	1,5	0,5	Hög		Sverigeförhandlingen, Roslagsbanan till city	Fordon och depåer för att uppnå den kapacitet som Sverigeförhandlingen syftar till skulle saknas. För depåer innebär avsaknad av finansiering även att avyeckningen av depå	Projektet befinner sig i ett tidigt skede. Pågående Lokaliseringsutredning för RB spårutbyggnad till city och kommande åtgärdsvalsfasen ska ta fram alternativa lösningar och bedöma de totalekonomiska	
Midlife PT X60	Utom plan			800,0															

Trafikförvaltningen
Avd Investeringsprojekt

PM
2021-05-05

TN

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Bilaga 4: Riskanalys komplettering till *Prioritering och riskbedömning investeringar* Investeringsplan 2022-2031

För investeringsobjekt med genomförandebeslut

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

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

		Riskområde				
	Specificerade investeringar	**Samverk anavtal***	**Tillstånd**	**Upphandling**	**Teknisk design**	**Produktion**
1	Program Roslagsbanans utbyggnad		X	X	X	X
2	Program Bussdepåer	X	X	X	X	X
3	Program Slussen	X				X
4	Program Röda Linjens uppgradering			X	X	X
5	Program Tvärbana Norr Solnagrenen				X	X
6	Program Tvärbana Norr Kistagrenen	X	X	X	X	X
7	Program Saltsjöbanan		X	X	X	X
8	Bussterminal Slussen	X			X	X
9	C20 – Uppgradering				X	X
10	Saltsjöbanan och tunnelbaneentréer Slussen	X	X	X	X	X
11	Bussterminal Slussen brukarspecifik inredning	X		X	X	X

- eller Genomförandeavtal

1 Program Roslagsbanans utbyggnad

Risk att infrastrukturen inte håller den standard som är angiven i avtalet med leverantören av de nya fordonen till Roslagsbanan. Detta innebär i sin tur en risk att fordonen inte erhåller de godkännanden som krävs för tillstånd att trafikera banan

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

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.

Risk för olyckor och tillbud samt förseningar då produktionen genomförs nära trafikerade spår och på begränsade tider med avstängd trafik
Åtgärd: Noggrann uppföljning genom trafikförvaltningens samordningsansvar som byggherre samt noggrann planering av arbetsmoment tillsammans med upphandlade entreprenörer.

2 Program Bussdepåer

Risk finns för försening och kostnadsökning för Tomteboda bussdepå på grund av upphandlad entreprenörs kapacitet att leverera enligt kontrakt. Ibruktagning planers 2021.
Åtgärd: Uppföljning och avtalsdialog med leverantör.

Risk för kostnadsökning och försening av bussdepå Ekerö (Enlunda) då genomförandet är försenat flera år på grund av marktvist, miljökrav och index tillkommit sedan genomförandebeslut togs.
Åtgärd: Utvärdering av beslutad omfattning och förnyad analys av tidigare uppskattad investeringsutgift.

3 Program Slussen

Programmet har bara installation av växlar på de tidigare utbytta broarna kvar.
Åtgärd: Åtgärderna skjuts framåt i tiden för att inte påverka trafikutsättningen.

4 Program Röda linjens uppgradering

Risk för att uppköpet av Bombardier från Alstom får konsekvenser som kan påverka leveransen av C30-fordon.

Åtgärd: Kontinuerliga uppföljningsmöten med leverantören där frågan bevakas och hanteras avtalsenligt.

Fortsatt stora kvarstående risker i leveransen då flera delar i kontraktet ännu inte blivit levererade.
Åtgärd: Bevakning och uppföljning av avtalet. Nära 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.

Risk för försening av anpassning av Nyboda-depån om C30 försenas.
Åtgärd: Styrning och planering av beroende projekt.

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.

Risk för försening och fördyring på grund av överprövning av totalentreprenad Bromma Flygplats till Helenelund samt pga sena detaljplaner.

Åtgärd: Optimering av leveranstid och totalutgift.

Risk för fördyring på grund av komplicerade tekniska och detaljplanerelaterade arbeten vid Bromma Blocks och Bromma Flygplats.
Åtgärd: Granskning av ansvar för fördyringar.

Risk för fördyring på grund av komplicerade tekniska och detaljplanerelaterade arbeten vid Helenelund.
Åtgärd: Genomlysning och besparingsarbeten tillsammans med Sollentuna.

Risk för trafikpåverkan på grenen Norra Ursvik till Bromma Flygplats på grund av tekniska och organisatoriska begränsningar till följd av flygsäkerhetsföreskrifter.
Åtgärd: Samverkan med Swedavia, justering av interna rutiner, vidareutveckling av tekniska lösningar.

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.

Risk att förseningar i Stockholms stads Slussenprojekt påverkar sluttiden för återläggningen av Saltsjöbanan mellan Henriksdal och Slussen negativt. Detta innebär en utdragen tidplan för programmet och därmed risk för fördyringar.
Åtgärd: Översyn av programmets organisation och tidplan med ambitionen att så långt som möjligt försöka hantera inom beslutad ram.

8 Bussterminal Slussen

Produktionstidplanen och slutkostnadsprognosen är baserad på Stockholm stads rapportering om framdrift i sprängningsarbetet. Risk för utgiftsökning och tidsförskjutning finns.
Åtgärd: Uppföljning med Stockholms Stad gällande produktionstidplan.

9 C20 – Uppgradering

Risk för försenad 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/Alstom avseende tidplan samt framtagande av handlingsplan.

Det finns viss risk för försening på grund av problem med transporter av fordon ut och in i tunnelbanesystemet till och från produktion och fabrik.
Åtgärd: Tydliga tidplaner för olika åtgärder med åtkomstbehov samt prioriteringar.

Risk för att ombyggda fordon som valideras i trafik genererar trafikstörningar.
Åtgärd: Kontinuerligt arbete vid ombyggnation med att släcka tekniska risker samt säkerställa arbetssätt med blandade konfigurationer av C20 i trafik.

10 Saltsjöbanan och tunnelbaneentréer Slussen

Det finns risk för försening av objektet eftersom åtgärderna sker i sekvens beroende av övriga åtgärder i området under ledning av andra aktörer. Det finns en risk för fördyring relaterat till risken för försening.
Åtgärd: Uppföljning med Stockholms Stad gällande produktionstidplan och kalkylunderlag.

Planerade åtgärder i tunnelbaneentré Krysset kan påverkas av marktilldelning till Atrium Ljungberg från Stockholm stad.
Åtgärd: Dialog med Stockholms Stad och Atrium Ljungberg om reglering av eventuella konsekvenser.

11 Bussterminal Slussen brukarspecifik inredning

Brukarspecifik inredning är en del av interiören och tekniken i bussterminalen och eventuell försening av Stockholms Stads arbete påverkar sluttiden. Risk för utgiftsökning genom tidsförskjutning finns.
Åtgärd: Uppföljning med Stockholms Stad gällande produktionstidplan.

Trafikförvaltningen
Avd TA

PM
2021-05-05

TN

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Bilaga 5: Riskanalys komplettering till *Prioritering och riskbedömning investeringar* Investeringsplan 2022-2031

För investeringsobjekt med genomförandebeslut

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

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

		Riskområde				
	Specificerade investeringar	Samverk anavtal*	Tillstånd	Upphandling	Teknisk design	Produktion
1	Lågfrekvent underhåll X60, X60A, X60B		X			X
2	Lågfrekvent underhåll PT 2027-2030		X			X
3	Högvärdeskomponenter X60B					X
4	Lilla Lidingöbron	X				X
5	Utbyggnad Älvsjö Depå			X	X	X
6	Utbyte Hissar och rulltrappor			X		X
7	Upprustning Södra Götgatan	X	X	X		X
8	SL Lås			X		X
9	Livstidförlängning Gröna Linjen		X		X	X
10	Rissne Tunnelbanedepå		X	X	X	X
11	Livstidssäkrade åtgärder X10p fordon			X	X	X
12	Roslagsbanan Lindholmen-Kårsta			X	X	X

- eller Genomförandeavtal

1 Investeringsobjekt Lågfrekvent underhåll X60, X60A och X60B

Risk för indraget drifttillstånd för pendeltågen. Stor negativ trafikpåverkan för våra resenärer.
Åtgärd: Genomför lågfrekvent underhåll.

2 Investeringsobjekt Lågfrekvent underhåll PT 2027-2030

Risk för indraget drifttillstånd för pendeltågen. Stor negativ trafikpåverkan för våra resenärer.
Åtgärd: Genomför lågfrekvent underhåll.

3 Högvärdeskomponenter X60B

Risk för att pendeltåg tas ur trafik med anledning av brist på reservdelar. Stor negativ trafikpåverkan för våra resenärer.
Åtgärd: Ta emot beställda högvärdeskomponenter (reservdelar).

4 Lilla Lidingöbron

Risk för förseningar då Lidingös leverantör är försenad med byggandet av bron och våra arbeten hänger ihop med deras utförande.
Åtgärd: Kontinuerlig dialog med Lidingö och dess leverantör under genomförandet.

5 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 då ombyggnad sker samtidigt som depån är i drift.
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 dela 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.

6 Utbyte hissar och rulltrappor

Risk för försening och fördyring på grund av överprövning av tilldelad upphandling 2020.
Åtgärd: Hantering av överprövningsärendet samt planering för olika utfallsscenarios.

7 Upprustning Södra Götgatan

Risk för förseningar och fördyringar då Genomförandeavtal mellan trafikförvaltningen och Stockholms Stad inte tecknats.
Åtgärd: Utredning av alternativa genomförandestrategier.

8 SL Lås

Risk för försening i pågående entreprenader pga oenighet med leverantör.
Åtgärd: Juridik granskning och avtalstolkning.

9 Livstidsförlängning Gröna Linjen

Risker för försening på grund av behov av teknisk utveckling av delar av signalsystemet och säkerhetsgodkännandeprocessen för systemet.

Åtgärd: Aktiv avtalsförvaltning samt deltagande i designfasen.

10 Rissne Tunnelbanedepå

Risk för försening och fördyring på grund av komplexiteten i ombyggnationen med flera entreprenader parallellt. Risken ökar i och med Tvärbanans depåprojekt i 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 2023-2024 medför sent inkomna ändringar och krav på projektets omfattning, vilket kan medföra försening och fördyring.
Åtgärd: Nära samverkan mellan olika parter inför upphandlingen samt tydlig ändringshanteringsprocess.

Risk för förseningar och fördyringar om konflikt med trafikdrift uppstår.
Åtgärd: Nära samverkan med operatören för att minimera utfall av eventuell driftspåverkan samt försening i tidplan.

11 Livstidssäkrade åtgärder X10p fordon

Då X10p fordonen är gamla och delvis innehåller ålderstigen teknik finns risk att det inte går att upphandla resurser med rätt kunskap.
Åtgärd: Tidigt stöd av sektion Inköp och Upphandling analys av marknaden och identifiering av lämpliga leverantörer.

Pga fordonens ålder och gamla komponenter finns risk att önskad funktion på systemnivå inte kan uppfyllas trots komponentbyte.
Åtgärd: Analysera delsystemens inbördes beroenden och fördjupad teknisk genomgång av omfattade system och komponenter för att säkerställa att rätt livstidssäkrande åtgärder genomförs.

12 Roslagsbanan Lindholmen Kårsta

Risk för överprövning av återstående upphandling och som måste genomföras inom den planerad trafikavstängning.
Åtgärd: Stort fokus på genomarbetade upphandlingsunderlag och val av upphandlingsstrategi efter genomgång av upphandlingsspecifika förutsättningar.

Risk för olyckor och tillbud samt förseningar då produktionen genomförs nära trafikerade spår och på begränsade tider med avstängd trafik.
Åtgärd: Noggrann uppföljning genom trafikförvaltningens samordningsansvar som byggherre samt noggrann planering av arbetsmoment tillsammans med upphandlade entreprenörer.
