

Trafiknämnden/trafikförvaltningen

Budgetunderlag inför SLL Mål och budget 2019

med plan för åren 2020–2022
samt förslag till investeringsplan för 2019–2028

Innehållsförteckning

1.	Omvärldsanalys	4
1.1	Omvärldsfaktorer och utmaningar.....	4
1.2	Nyckelfaktorer som påverkar ekonomin.....	6
1.2.1	Verksamhetsanslag.....	6
1.2.2	Biljettintäkter	6
1.2.3	Investeringar	7
1.2.4	Kostnadsutveckling och index.....	7
2.	Landstingets mål	8
2.1	Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem.....	8
2.1.1	Attraktiva resor.....	9
2.1.2	Trygga resor.....	10
2.1.3	Effektiva resor	10
2.1.4	Tillgänglig och sammanhållen region	11
2.2	Tryggad kompetensförsörjning	11
2.3	Långsiktigt hållbar ekonomi.....	11
2.3.1	Marknad och Intäkter.....	11
2.3.2	Kontroll på anläggningen	12
2.3.3	Inköp och Upphandling.....	12
2.3.4	Investeringsstyrning.....	12
2.4	Föreslagna mål, indikatorer och måltal 2019.....	13
2.5	Prioriterade verksamhetsförändringar och utvecklingsarbete ..	15
2.5.1	Tunnelbana.....	15
2.5.2	Pendeltåg	15
2.5.3	Lokalbanor.....	16
2.5.4	Busstrafik.....	17
2.5.5	Sjötrafik	17
2.5.6	Färdtjänst	17
2.5.7	Övrigt	18
3.	Ekonomiska förutsättningar	18
3.1	Långsiktiga ekonomiska förutsättningar	18
3.2	Planerade åtgärder med anledning av Effektivare Landsting...	20
4.	Investeringar	22
4.1	Risker.....	22

4.1.1	Bussterminal Slussen	22
4.1.2	Program Bussdepåer	23
4.1.3	Bytespunkt Gullmarsplan.....	23
4.2	Investeringsbeslut i samband med budgetunderlag	23
5.	Taxebilaga budget 2019	24

1. Omvärldsanalys

1.1 Omvärldsfaktorer och utmaningar

Trafikförvaltningens planeringshorisonter är långa och som stöd för beslut och planering av kollektivtrafikens utveckling genomför trafikförvaltningen bland annat en systematisk och regelbunden omvärldsanalys för att belysa trender i samhället och dess konsekvenser för kollektivtrafiken.

Trafikförvaltningen sammanfattar omvärldsutvecklingen inom sju trendområden: globalisering, regional tillväxt, digitalisering, värdering- och livsstilar, hållbarhet, marknad och trafikkoncept.

Inför åren 2019 och framåt ser trafikförvaltningen fortsatta utmaningar särskilt inom trendområdena regional tillväxt, digitalisering och marknad. Kollektivtrafikens roll i samhället och kollektivtrafikens marknadsandelar är av extra betydelse för möjligheten att nå målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet (TFP).

Befolkningsutvecklingen, demografin och den ekonomiska utvecklingen påverkar efterfrågan på kollektivtrafik. Det är en utmaning att möta efterfrågan med tillräcklig kapacitet och geografisk tillgänglighet på ett resurseffektivt sätt. Ytterligare en utmaning är att utveckla kollektivtrafiken så att resan upplevs som tidseffektiv och attraktiv så att fler resenärer väljer kollektivtrafik framför bil. Drivkrafter för ökad attraktivitet är förbättrad punktlighet, störningsinformation och turtäthet.

Samplanering mellan olika regionala aktörer avseende bostadsbyggande, infrastruktur och kollektivtrafik blir fortsatt viktigt för att nå målen i den regionala utvecklingsplanen (RUF 2050) och TFP.

Under åren 2018-2019 kommer trafikförvaltningen att utarbeta en långsiktig översiktsplan för den regionala kollektivtrafiken, en trafikplan 2050, som beskriver hur kollektivtrafiken ska utvecklas inom regionen utifrån målen i RUF 2050 och TFP. I trafikplanen ingår även plan för stornätet, det vill säga pendeltåg, tunnelbana, lokalbanor och blåbussar, som kännetecknas av hög turtäthet, snabbhet, tydlighet och pålitlighet.

De senaste årens ökade inslag av förhandlingsplanering kommer även fortsatt att innebära utmaningar i parallella och samverkande planeringsprocesser. Stockholms läns landstings (SLL) förändring till region år 2019 med ansvar för regionens länsplan och underlag till nationell plan innebär utmaningar i förändrade arbetssätt, samverkan och beslutsfattande.

Trafikförvaltningens anläggningar såsom spåranläggningar, it-system och fastigheter måste utvecklas och förvaltas vilket kräver att ägarrollen tydliggörs, att trafikförvaltningen har god tillgång till information om anläggningen samt att det finns tydliga mål, nyckeltal och rutiner för uppföljning. Utveckling av säkerhetsarbetet fortsätter med speciellt fokus på informationssäkerhet.

En stor utmaning är att finna finansiering till den omfattande utvecklingen av kollektivtrafiksystemets utbyggnad och dess trafikering. Detta kan ske genom investeringsmedel och driftskostnader i landstingets budget samt genom olika former för medfinansiering. Samverkan och gemensamma målbilder kommer att vara avgörande för fortsatt utveckling och finansiering. Ytterligare en källa till en långsiktigt hållbar ekonomi kan vara att utöka intäkter genom utvecklade tjänster och samarbeten inom kollektivtrafiksystemet.

Regionen utvecklas genom ett flertal investeringar under planperioden. Förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT) bygger ut tunnelbanan mot Barkarby, Nacka och Arenastaden. Trafikförvaltningen fortsätter arbeta tillsammans med FUT för att uppnå landstingets 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.

Enligt resultatet i Sverigeförhandlingen år 2017 ska fyra kollektivtrafikutbyggnader och 100 000 nya bostäder tillkomma i Stockholms län. Enligt avtalet startar genomförandeprojekt för tunnelbanan Fridhemsplan-Älvsjö år 2022, för Spårväg syd år 2024 och för Roslagsbanan år 2026.

En särskild utmaning de närmaste åren blir trafikförvaltningens resurssättning för att klara av upphandlingar av flera omfattande trafikavtal. Resultatet av upphandlingarna kommer att påverka framtida trafikdriftskostnader under lång tid. Från 2018 till och med 2023 kommer det att upphandlas trafikkontrakt motsvarande mer än halva trafikdriftskostnaden. Fyra busstrafikavtal och trafikavtalet för Roslagsbanan upphandlas under 2019-2020 med trafikstart från 2021. Vidare kommer trafikaffären för tunnelbanan att ligga i studiefas fram till omkring år 2020. Utöver detta kommer färdtjänsttrafiken att upphandlas 2018-2019.

1.2 Nyckelfaktorer som påverkar ekonomin

Nyckelfaktorer som påverkar ekonomin är verksamhetsanslagets storlek, befolkningsutveckling/resandeutveckling, biljettpris, investeringsnivå och kostnadsutveckling (index och ränta).

1.2.1 Verksamhetsanslag

Verksamhetsanslagen räknas upp med 3,3 procent årligen för 2019 och planär i enlighet med anvisningar från SLL, vilket innebär en uppräknings med 339 mkr år 2019.

1.2.2 Biljettintäkter

Biljettintäkternas utveckling är avgörande för ekonomin. De är i sin tur beroende av många faktorer både inom och utom kollektivtrafiken, såsom biljettpris, resande, trafikens kvalitet, intäktssäkring, befolkningsutveckling och konjunktur.

I den av Landstingsfullmäktige beslutade budget 2017 med planär fastställdes en prishöjning på månadskortet med 3,3 procent årligen för 2017-2019. Helårseffekten av tre procentens prisökning med motsvarande procentuell höjning av samtliga övriga biljetter i sortimentet beräknas ge en ökad intäkt på cirka 190 mkr från 2018 års bas.

Känslighetsanalys biljettpriser

Förändring biljettpris (kr)	-90	-60	-30	30	60	90	
	-10%	-7%	-3%	3%	7%	10%	
30-dagars biljett, helt pris (kr)	770	800	830	860	890	920	950
Effekt (mkr)	-500	-380	-190	190	380	500	

Resandeutveckling

Budget 2019 utgår från en bedömd resandeökning på omkring 1,8 procent per år, vilket motsvarar cirka 160 mkr per år.

Utveckling biljettintäkter:

mkr	2018p	2019	2020	2021	2022
Biljettintäkter	8 260	8 610	8 780	8 938	9 099
- varav prishöjning	195	190	0	0	0
Resandeökning	1,8%	1,9%	1,8%	1,8%	1,8%
Förändring mot fg år	4,5%	4,2%	2,0%	1,8%	1,8%

1.2.3 Investeringar

Kollektivtrafiken har genomfört betydande investeringar de senaste åren och investeringstakten kommer att bestå under planperioden.

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

Flera stora infrastrukturprojekt befinner sig i utrednings-, planerings- och genomförandefas, både inom och utanför SLL. Detta skapar konkurrens om de kompetenser som behövs för att genomföra investeringarna, 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 anläggningen (bana, el, signal, IT, tele, fastighet) måste utvecklas och förvaltas effektivt för att på kort och lång sikt möta verksamhetens behov. Att ta emot ny infrastruktur och få den att verka synkroniserat tillsammans med befintlig, och samtidigt tillgodogöra sig alla de nyttor den nya infrastrukturen erbjuder, ställer stora krav på organisation, kompetens och befintliga affärer.

De ökade investeringarna innebär ökade kapitalkostnader vilka i sin tur påverkas av förändringar av marknadsräntan. 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. På lånesidan innebär effekten av en procentenhets ränteförändring en kostnadsökning med cirka 150 mkr 2019. Ett lägre ränteläge innebär motsvarande möjlighet till lägre kostnad.

1.2.4 Kostnadsutveckling och index

Kostnadsutvecklingen drivs av ett ökat trafikutbud, högre ambition avseende till exempel tillgänglighet och miljöpåverkan, ökade avskrivningar och räntekostnader till följd av hög investeringstakt samt kostnadsökning genom index i befintliga avtal. För att begränsa risken för kostnadsökningar i trafikaffärerna måste de krav, mål och ambitioner som ställs i avtalen avvägas mot rådande ekonomiska förutsättningar. Justeringar av trafikutbudet behöver vara restriktiva för att inte driva upp kostnadsökningarna. Vidare behöver arbetet fortsätta med att öka den ekonomiska effektiviteten i trafiken.

I grunden bygger verksamhetens kostnader i budgetunderlag 2019 med planår på de avtal som löper med antaganden och beräkningar om framtida förändringar. Kommande upphandlingar av trafikavtal kan innebära såväl högre som lägre kostnader för köpt trafik. Strävan i alla upphandlingar är dock alltid att göra så goda affärer som möjligt med hög kostnadseffektivitet utifrån aktuella förutsättningar på respektive marknad.

Avtalen inom trafikförvaltningen är ofta knutna till indexkorgar, vilka påverkas av diverse omvärldsfaktorer. Ingående index, till exempel arbetskostnadsindex, kan ha en annan ökningstakt än inflationen i samhället. Även den affärsmodell som används påverkar kostnaderna. Trafikförvaltningen har både produktionsavtal och VBP-avtal (avtal där trafikoperatören ersätts per verifierad betalande påstigande).

De största indexbeloppen återfinns inom SL-trafiken och utgör mer än en miljard kronor. Inom busstrafiken består index huvudsakligen av index för arbetskostnad och drivmedel vilka ökar med i genomsnitt 3,0 procent och 5,0 procent i budget 2019 med planår. Inom tunnelbana är indexutvecklingen i snitt 1,9 procent. För pendeltåg och lokalbana ökar genomsnittligt index med 1,6 respektive 2,1 procent. Färdtjänsttrafiken inklusive sjukresor har en indexutveckling om 2,0 procent och skärgårdstrafiken 2,5 procent.

Det nya arbetssättet kategoristyrtd inköp förväntas sänka inköpkostnaderna med cirka 3 procent för de kategorier som omfattas. Lönekostnaderna inom trafikförvaltningen beräknas öka med 2,0 procent, kopplat till den årliga lönerevisionen. Risk för löneglidning finns då arbetsmarknaden är överhettad i de kompetensområden där rekryteringsbehovet är som störst.

2. Landstingets mål

2.1 Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem

I 2018 års budget beslutade landstingsfullmäktige om övergripande mål för kollektivtrafiken: *Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem.*

För att nå det övergripande målet finns fyra nedbrutna mål i form av *Attraktiva resor, Trygga resor, Effektiva resor, och Tillgänglig och sammanhållen region.* Utöver detta finns tre mål för styr- och stödprocesser enligt nedan, ur SLLs målmodell.

Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem	
Attraktiva resor	Trygga resor
Effektiva resor	Tillgänglig och sammanhållen region

Mål för styr- och stödprocesser

Hållbar verksamhet	Målinriktad forskning, innovation och digitalisering	Social hållbarhet och effektivt miljöarbete	Säkra processer
Tryggad kompetensförsörjning	Attraktiv arbetsgivare	Modern arbetsorganisation	Systematisk kompetensplanering
Långsiktig hållbar ekonomi	Ett resultat i balans	Självfinansiering av drift och ersättningsinvesteringar	Hållbar investeringsutveckling

Stockholms läns befolkning ökar med omkring 40 000 invånare per år och år 2050 beräknas länet ha över 3 miljoner invånare. Den snabba befolkningstillväxten, i kombination med ökade krav från resenärer, ställer stora krav på en utbyggd transportinfrastruktur och kapacitetsförbättringar inom kollektivtrafiken. Budgetperioden karaktäriseras av ett omfattande arbete med utbyggnader, moderniseringar och upprustningar av kollektivtrafiken i syfte att underlätta arbetspendling och att förenkla Stockholmarnas vardag.

2.1.1 Attraktiva resor

För att upprätthålla andelen nöjda resenärer behövs en hög punktlighet, bra kundservice genom personligt och positivt bemötande samt fordon med hög kvalitet. Trafikinformationen ska vara tydlig och relevant, i flera kanaler, för att på ett enkelt sätt nå ut till resenärerna före, under och efter resan. Det ska vara enkelt att förstå, köpa och använda biljetter. Taxesystem och biljettsortiment har utvecklats och förenklats för alla resenärer och för att kunna öka resande och intäkter.

När befolkningen växer utvecklar trafiknämnden en kollektivtrafik som är attraktiv och ger förutsättningar för en hållbar regional utveckling. Utvecklingen som pågår gör att fler kan välja att resa kollektivt genom utbyggnader av trafiksystemet och förbättrad tillgänglighet. Andra områden där trafikförvaltningen driver utveckling är exempelvis utökad mobilitet¹, där ett antal initiativ pågår. En viktig satsning är nya och förbättrade digitala tjänster till kunderna som förenklar biljettköp, ökar användbarheten och förbättrar informationen om hela resan. Trafikförvaltningen fortsätter

¹ Mobilitetstjänster som kombinerar av olika trafikslag/ transportsätt

arbetet med att ta fram nästa biljettsystem som ska ersätta Access. Samtidigt vidareutvecklas mobilbiljettsystemet för ökad tillgänglighet både i SL:s egna kanaler och via externa parter.

2.1.2 Trygga resor

En del i arbetet för Trygga resor ligger i trafikförvaltningens avtal relaterade till trygghetsresurser och egendomsbevakning. I budget 2019 med planår finns flera avtal som behöver upphandlas på nytt. Omfattningen av trafiken ökar och liksom förväntningarna på en ökad trygghet inom kollektivtrafiken.

Inom området för trygghetsvårdar planeras en kvalitetshöjning för att öka synligheten och närvaron ombord på fordon (främst buss). Trafikförvaltningen ser trygghetsvårdar som ett mycket bra komplement till övriga trygghetsresurser.

Två olika avtal inom egendomsbevakning upphandlas under perioden omfattande en kvalitetshöjning med fler väktartjänster och en bättre informationstjänst. Ökad skadegörelse, klotter och fler hot mot trafikförvaltningens anläggning motiverar trafikförvaltningens inriktning.

Under 2018 ska utvärdering göras av befintliga ordningsvaktsavtal. Om hela eller delar av dessa ska upphandlas går avtalet ut 31 mars 2019. En förstudie behöver belysa omfattningen. Ordningsvaktavtalet för Citybanan löper ut och behöver upphandlas.

Arbetet kring socialt utsatta grupper, ensamkommande flyktingbarn, hemlösa, tiggare och missbrukare utvidgas.

2.1.3 Effektiva resor

En viktig tillväxt- och miljöinsats för SLL är att fler ska välja kollektivtrafiken före bilen. Ett resurseffektivt sätt att stärka och effektivisera kollektivtrafiken är att styra efterfrågan till redan befintlig, attraktiv trafik. Genom att aktivt arbeta med incitament samt samverka med entreprenörer, kommuner och andra aktörer kan andelen kollektivtrafikresenärer öka i befintligt system. För att möjliggöra att fler väljer kollektivtrafiken är det viktigt att prioritera framkomlighet för bussar. Tillsammans med länets kommuner planerar trafikförvaltningen åtgärder för att ytterligare förbättra framkomligheten i busstrafiken.

SLL har ett miljöprogram med ambitioner att minska klimatpåverkan. Inom länet finns en kollektivtrafik med en hög andel spårbunden trafik, vilket är ett klimatsmart fortskaffningsmedel. Ett mål för att bidra till att minska klimatförändringarna är att kollektivtrafiken ska ha 95 procent

förnybar energi år 2021. En del i det arbetet är att hitta fossilfria bränslen till sjötrafiken. För att minska bullret krävs fortsatta satsningar på att anpassa verksamheten till styrande krav.

2.1.4 Tillgänglig och sammanhållen region

Kollektivtrafiken ska bidra till ökad jämlikhet och jämställdhet i länet genom att skapa tillgänglighet till arbete, service och rekreation för regionens invånare utifrån deras olika behov och förutsättningar. Regionen utvecklas genom ett flertal investeringar under planperioden. FUT bygger ut tunnelbanan mot Barkarby, Nacka och Arenastaden. Inom ramen för Sverigeförhandlingen är statens ambition att genom utredning, förhandling och dialog säkerställa både förbättrad kollektivtrafik och infrastruktur i storstäderna samt även bidra med bättre förutsättningar för cyklister och att nya bostäder byggs.

Kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för alla resenärsgupper, oavsett en eventuell funktionsnedsättning. Det omfattande tillgänglighetsarbetet under senare år har kraftigt förbättrat möjligheterna för fler att ta del av kollektivtrafiken. Samtliga bussar i innerstadstrafik har lägstegsgolv. Sedan spårfordonen av typ X10 fasades ut från pendeltågstrafiken under våren 2017 har nu samtliga spårfordon tillgängliga insteg och målet 100 procent är därmed uppnått. En ny ersättande indikator gällande tillgänglighet via hissar och rulltrappor är under framtagande.

Bryggor och anläggningsplatser i skärgårdstrafiken tillgänglighetsanpassas. Det arbete med tillgänglighetsanpassning av Djurgårdsfärjorna som inleds 2018 fortsätter även under 2019. Färdtjänsten bör anpassas efter resenärernas behov och den allt tillgängligare allmänna kollektivtrafiken på ett bättre sätt.

2.2 Tryggad kompetensförsörjning

Fokus i HR-arbetet kommer under 2019 att vara kompetensförsörjning, med målet att rekrytera och behålla rätt kompetens inom trafikförvaltningen i syfte att klara trafikförvaltningens uppdrag. Införandet av KOLL, kompetensplanering inom SLL, löper vidare. Utöver detta fortsätter arbetet med arbetsmiljö, kompetensutveckling, lönebildning, chef- och ledarskap, jämställdhet och mångfald.

2.3 Långsiktigt hållbar ekonomi

2.3.1 Marknad och Intäkter

Det uttalade målet att öka andelen resenärer som väljer kollektivtrafik framför bil, gör det nödvändigt att inleda ett systematiskt arbete med att

stärka kollektivtrafikens marknadsandelar och intäkter. Under 2019 fortsätter arbetet med att utveckla styrning och uppföljning av marknadsandelar och intäkter med syftet är att öka effektiviteten i trafikförvaltningens insatser.

2.3.2 Kontroll på anläggningen

Trafikförvaltningens omfattande anläggning (bana, el, signal, tele, IT och fastighet) måste utvecklas och förvaltas effektivt för att på kort och lång sikt möta verksamhetens behov. Det är därför nödvändigt med god överblick över, och kunskap om skick och standard på byggnader och infrastruktur, samt att säkerställa en affärsmässig avtalsuppföljning. Därför kommer arbetet med anläggning prioriteras och inriktas mot att tydliggöra anläggningsägarrollen, säkerställa god tillgång till infrastrukturrelaterad information samt tydliggöra mål, nyckeltal och uppföljningsarbete.

2.3.3 Inköp och Upphandling

Speciellt fokus på upphandling och inköp gör det möjligt att fullt ut implementera de förändringar som arbetats fram under 2017.

För att säkerställa att underliggande utvecklingstakt för verksamhetens kostnader (det vill säga exklusive kostnader för tillkommande driftsatta investeringar) på lång sikt inte överstiger SLL:s krav på max 3,3 procent behöver ett kontinuerligt arbete bedrivas med att effektivisera avtal och verksamhet så att kostnader för trafik och administration hålls nere.

Speciellt fokus på upphandling och inköp gör det möjligt att fullt ut implementera de förändringar som arbetats fram under tidigare år, bland annat införandet av kategoristyrkt inköp och en ny modell för ett tvärfunktionellt arbetssätt.

2.3.4 Investeringsstyrning

Insatser inom styrning fortsätter att riktas specifikt mot investeringsverksamheten. En genomlysning av trafikförvaltningens arbetssätt i investeringsprocessen pågår och denna ska resultera i tydliggörande av arbetssätt, roller och kompetenskrav från tidiga skeden till effekthemtagning. Ett arbete med ökad processorientering och förbättrade arbetssätt, som taktar med SLL:s arbete med bland annat investeringsprocessen och ledningsprocessen, intensifieras under 2018 och förväntas ge effekter med start 2019. I arbetet ingår även att säkerställa fungerande gränssnitt och en god samverkan mellan trafikförvaltningen och FUT.

Se vidare avsnitt kapitel tre avsnitt: Planerade åtgärder med anledning av Effektivare Landsting.

2.4 Föreslagna mål, indikatorer och måltal 2019

Trafikförvaltningen föreslår nedan målnivåer för 2019 för indikatorerna inom målområdena Långsiktigt hållbar ekonomi och Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem.

Mål och indikator	Utfall 2017	Mål 2018	Mål 2019
Långsiktigt hållbar ekonomi			
Ett resultat i balans			
Resultat före omställningskostnader	483 mkr	250 mkr	250 mkr

Mål och indikator	Utfall 2017	Mål 2018	Mål 2019	TFP 2020
Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem				
Attraktiva resor				
Nöjda resenärer - allmän kollektivtrafik	82%	≥ 75 %	≥ 75 %	≥ 78 %
Nöjda resenärer - särskild kollektivtrafik	84%	≥ 90 %	≥ 86%	≥ 86%
Nöjda resenärer - allmän skärgårdstrafik	97%	≥ 91 %	≥ 91 %	≥ 96 %
Trygga resor				
Andel resenärer som känner sig trygga i allmän kollektivtrafik på land och med pendelbåtar	70%	≥ 77 %	≥ 78%	≥ 79%
Effektiva resor				
Andel förnybar energi i kollektivtrafiken	91%	≥ 90 %	≥ 92 %	
Kostnad per personkilometer, SL-trafiken	3,24	≤ 3,40 kr	≤ 3,32 kr	
Tusental påstigande en vanlig vardag	2 743	≥ 2 803	≥ 2 936	
Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna (*)	n.a	≥ 50,5%	≥ 51,0%	≥ 51,5%
Tillgänglig och sammanhållen region				
Busstrafik, fungerande automatiskt inre utrop	85%	87%	87%	
Andel länsinvånare som är nöjda med kollektivtrafiken	70%	n.a	70%	

(*) = utfall 49 % 2015 från Resvaneundersökning Stockholm som tas fram vart fjärde år

Förutsättningar som påverkar indikatorn "Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna" är förhållandevis stabila över tiden. Uppföljning av målet har planerats att ske genom en resvaneundersökning RVU Stockholm som leds av trafikförvaltningen och genomförs i samarbete med Trafikverket, Stockholms stad, Storstockholms kommuner och Länsstyrelsen. Undersökningen genomfördes för första gången år 2015 och nästa tillfälle planeras till år 2019. I mätningen år 2015 var utfallet på marknadsandelen för hela Stockholms län 49 procent. Landstingsfullmäktige beslutade år 2017 att målet för marknadsandelen

skulle öka 2,5 procentenheter till år 2020 och 5 procentenheter till år 2030 jämfört med utfallet från resvaneundersökningens resultat år 2015.

Trafikförvaltningen har därefter av landstingsstyrelsen anmodats utreda möjligheter att följa upp marknadsandelen på årsbasis. Från och med år 2018 deltar SLL i en extern undersökning, Kollektivtrafikbarometern, som utifrån en annan metod redovisar marknadsandelen för Stockholms län. Eftersom marknadsandel är starkt beroende av hur mätetalet är konstruerat så föreslår trafikförvaltningen år 2018 som ny möjlig nollmätning och att trafikförvaltningen därefter återkommer med förslag på ny målnivå för målet om att öka kollektivtrafikresorna till förmån för bilresor, samt en analys av hur en ny målnivå förhåller sig till den tidigare formulerade målnivån som baserar sig på metod och resultat enligt RVU Stockholm 2015.

Trafikförvaltningen föreslår en ny indikator för sammanhållen region, "Andel länsinvånare som är nöjda med kollektivtrafiken", med målnivå enligt ovan. Indikatorn finns redan med i Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län (TFP) med målnivå 75 procent 2030, där den valts för att den samlat speglar invånarnas uppfattning av kollektivtrafiken till skillnad mot indikatorn som följer andelen nöjda resenärer.

Trafikförvaltningen ser över möjligheten att komplettera med en indikator inom tillgänglighet att ersätta "Andel spårfordon med tillgängligt" isteg som nu nått 100 procent. Trafikförvaltningen ser även över möjligheten att komplettera med indikatorer inom övriga målområden, och avser att om lämpliga sådana identifieras återkomma till SLL under 2018 med definition, basvärde, och förslag på nivå på måltal.

Trafikförvaltningen föreslår nya indikatorer inom området Tryggad kompetensförsörjning, med målnivåer enligt nedan.

	Utfall 2017	Mål 2018	Mål 2019
Tryggad kompetensförsörjning			
Attraktiv arbetsgivare			
SLL Medarbetarenkät stolta och motiverade medarbetare:			
Totalindex	75	75	75
Medarbetarindex	77	77	77
Ledarskapsindex	78	78	78
Systematisk kompetensförsörjning			
Andel medarbetare i KOLL	21	40	60

2.5 Prioriterade verksamhetsförändringar och utvecklingsarbete

2.5.1 Tunnelbana

Under de kommande åren kommer ett antal större program och projekt att påverka både trafik och infrastruktur inom tunnelbanan. Exempel på detta är program Röda linjens uppgradering med nya fordon (C 30), och objekt C20 uppgradering, med modernisering och förlängning av livslängd på befintliga C20-vagnar. Under planperioden kommer även upprustningen av Söderströmsbron att fortsätta.

Under budgetperioden fortsätter satsningarna på ersättningsinvesteringar, till exempel hissar och rulltrappor som har lång drifttid och är i starkt behov av att ersättas med nya moderna anläggningar för en ökad tillgänglighet.

Som en följd av utbyggnad av tunnelbana som FUT utför tillkommer investeringar för anpassning till befintlig infrastruktur såsom bytespunkter med bussterminaler i Barkarby, Nacka Centrum och Gullmarsplan samt anpassningar av trafikstyrningssystem.

2.5.2 Pendeltåg

Under budgetperioden fortsätter upprustningar av vissa pendeltågsstationer samt planeringsfasen tillsammans med Trafikverket kring pendeltågsstationerna Märsta, Sundbyberg, Årstaberget och Södertälje C. Intrimning av Citybanans pendeltågsstationer fortsätter och data för bland annat el-, värme- och vattenförbrukning kommer analyseras för att få en så miljövänlig anläggning som möjligt. Pendeltågsstationen Vega på Nynäsbanan färdigställs och trafikering påbörjas under 2019.

Inom depåområdet fortsätter projektering för en ombyggnation av Älvsjödepån. Inom trafikområdet fortsätter arbetet med att få en trygg miljö för resenärer och personal genom deltagande i Trafikverkets projekt Obehöriga i spår, tillsammans med andra järnvägsbolag. Ett större projekt som kommer ge påverkan på trafiken är Mälärbansans utbyggnad Tomtebodan – Kallhäll. En systemstudie gällande pendeltågstrafik och infrastrukturberoenden genomförs.

2.5.3 Lokalbano

Inom Lokalbano fortsätter projekten att leverera ny och förbättrad infrastruktur till trafiken. Satsningen på en utbyggnad av dubbelspår på Roslagsbanan bidrar under planperioden tillsammans med nya fordon (X15p) och en ny depå i Molnby till en kollektivtrafik som erbjuder effektivare och mer attraktiva resor i nordostsektorn. För resenärerna betyder det tätare och mindre störningskänslig trafik. Roslagsbanan blir mer tillgänglig och säkerheten högre. Boende längs banan får en bättre miljö genom att bullerskydd byggs utmed banan. Påverkande arbeten under 2019 är Täby kyrkby–Kragstaland vilket innebär att tågtrafiken kommer vara avstängd från våren till och med december 2019. Under 2019 pågår även upphandling av E34 Roslagsbanans trafikavtal.

För program Spårväg City innebär anskaffningen av nya spårvagnar (A35) tillsammans med en upprustning av Alkärrshallen att linje 7/Djurgårdslinjen, som förlängs till T-Centralen under 2018, ytterligare kan stärka sin attraktivitet och erbjuda än mer effektiva resor. Vagnbytet föranleder inga trafikavstängningar.

Med program Kistagrenen får tvärbanan en helt ny gren från den befintliga banan via Bromma flygplats, Sundbyberg och Kista till Helenelund. Under 2019 kommer detaljplanarbetet att successivt slutföras. Den nya grenen på tvärbanan kommer med planerade trafikstarter under planperioden att bidra både till attraktiva och effektiva resor då systemet innebär kortare restider till boende och arbetsplatser. Genom att binda samman kollektivtrafikens andra trafiksystem bidrar Kistagrenen också till en tillgänglig och sammanhållen region.

På Saltsjöbanan fortsätter en allmän teknisk upprustning. I upprustningen ingår bland annat bullerdämpande åtgärder, ny kraftförsörjning och nytt signalsäkerhetssystem som minskar risken för olyckor. För att öka kapaciteten på Saltsjöbanan kommer partiella dubbelspårssträckor att byggas under planperioden. Detta kommer att tillsammans med upprustningsåtgärder på banan samt det ATC²-system som slutförs 2019 innebära bidrag till attraktiva och effektiva resor i detta system.

Trafikförvaltningen och Stockholms stad har konstaterat att Norra Danviksbron, som innehåller spår för Saltsjöbanan och ett busskörfält i riktning mot staden, är i behov av ett utbyte. Bron förvaltas gemensamt av parterna. Efter det genomförande som är planerat till under planperioden kommer en nybyggd bro säkerställa Saltsjöbanans funktion och därmed bidra till att upprätthålla attraktiva och effektiva resor.

² Signalsystem Automatic Train Control

2.5.4 Busstrafik

Nyinvesteringar i busstrafiken planeras framför allt i depåer för att skapa ytterligare kapacitet och anpassa depåerna till förnybara drivmedel samt för att ersätta befintliga innerstadsdepåer. Nya depåer blir Enlunda och Tomtebodavägen (den senare som ersättning till depån i Hornsberg). En ny bussterminal uppförs i Haninge.

Upphandling av busstrafik inom område Vallentuna, Sigtuna och Upplands Väsby (E31) samt Ekerö (E32) är påbörjad med målen kostnadseffektivitet, bibehållen eller utökad marknadsandel och bibehållen eller ökad kundnöjdhet i sikte. Trafikstart för dessa områden är sommaren 2019.

Inom program Slussen hanteras kravställningen på Stockholms stads skapande av den nya bussterminalen vid Slussen samt övriga åtgärder som berör kollektivtrafiken. Under planperioden kommer trafikförvaltningen genom detta program säkerställa kollektivtrafikens attraktivitet då Stockholms stad under denna period påverkar förutsättningarna för ett flertal trafiksystem, framför allt busstrafiken.

2.5.5 Sjötrafik

Upphandling av kollektivtrafik i skärgården (E29BCD) förbereds 2018. Erfarenheter och lärdomar från tidigare sjötrafikupphandlingar ska bearbetas i syfte att kunna användas i den kommande upphandlingen för att nå måluppfyllelse med bibehållen kundnöjdhet och ökad kostnadseffektivitet i skärgårdstrafiken. Preliminärt planeras trafikstart i slutet av 2019. Från 2019 kommer trafikförvaltningen, som i ett led att minska miljöpåverkan, att öka andelen HVO³ i bränslet från 20 procent till 50 procent. År 2021 kommer andelen HVO att öka till 90 procent. En strategisk pendelbåtsutredning pågår under 2018. Försökslinjen nord/sydlig skärgårdslinje har permanentats, och försökslinjen 89 pendelbåt till Ekerö permanentats från augusti 2018 och får åretruntrafik.

2.5.6 Färdtjänst

Nuvarande avtal inom färdtjänsten, fyra trafikavtal och ett avtal om beställningscentral, kommer att löpa ut 2019 och 2020. Trafiknämnden godkände i slutet av 2017 en planeringsstudie med affärsinriktning inför den upphandlingen som nu startar. De största skillnaderna gentemot nuvarande avtal är att arbetsrättsliga villkor ska ställas gällande arbetstid, semester och lön, samt en rekommenderad avtalstid på tre år, med en maxförlängning på ett år, istället för dagens två plus två år.

³ Hydrogenated Vegetable Oil

De anbudsområden (33 stycken) som genomlystes inför nuvarande avtal om färdtjänsttaxi kommer att kvarstå, vilket möjliggör en ökad konkurrens och öppnar för mindre leverantörer med lokal kännedom att kunna lämna anbud. Målen för dessa kommande affärer har ändrats för att motsvara de aktuella målen enligt TFP.

2.5.7 Övrigt

Trafikförvaltningen fullföljer ett antal interna satsningar för att öka kunskapen om förvaltning av anläggningstillgångar och för att tydliggöra rollen som infrastrukturägare. Det innefattar till exempel utveckling och implementering av olika förvaltningssystem. En fördjupad studie genomförs 2018 gällande tillgång till och korrekthet i fastighetsrelaterad information samt en översyn av befintliga stödsystems funktion och innehåll. Under 2019 planeras för åtgärder som konsoliderar system och förbättrar integrationer.

Trafikförvaltningens IT-avdelning som bildades 2017 avser fortsatt vidareutveckla IT-stödet i takt med nya trafik- och infrastruktursatsningar och se till att trafikförvaltningen ligger i digitaliseringens framkant. Avdelningens roll ska inte stanna vid att reagera på behov i verksamheten utan kompetens ska byggas upp och processer etableras för att driva utveckling och leverera lösningar som gör att digitaliseringens möjligheter tillvaratas. I synnerhet behöver utvecklingsprocessen stärkas i roller som förstудieledare, kravhanterare, metodspecialister, modellerare, informationsarkitekter och verksamhetsutvecklare.

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

3. Ekonomiska förutsättningar

3.1 Långsiktiga ekonomiska förutsättningar

Kollektivtrafiken utgör ett viktigt intresse för Stockholmsregionen och dess framtida utveckling. För att uppnå SLL:s vision, *En attraktiv, hållbar och växande Stockholmsregion med frihet för invånarna att själva forma sina liv och fatta avgörande beslut*, krävs att kollektivtrafikens kvalitet och kapacitet utvecklas och förstärks. Morgondagens krav på kollektivtrafiken i den snabbt växande Stockholmsregionen förutsätter en långsiktig planering som är genomförbar både verksamhetsmässigt och med bibehållen ekonomisk balans.

Budgetunderlag 2019 tar sin utgångspunkt i den av Landstingsfullmäktige beslutade budget 2018 med planår.

I beslutad budget 2018 ökar verksamhetsanslaget till trafiknämnden med i genomsnitt 3,3 % årligen under planperioden 2019-2021. Samma ökningstakt antas i detta budgetunderlag gälla även 2022 i enlighet med anvisningar från SLL.

I den av Landstingsfullmäktige beslutade budget 2017 med planår fastställdes en prishöjning på månadskortet med 3,3 procent årligen för 2017-2019. I och med intäktsförstärkningen genom biljettprisjustering 2017-2019 tillsammans med kostnadseffektiva upphandlingar, effektiviseringar inom trafiken och en låg kostnadsutveckling av index och räntor bedöms förutsättningarna för en ekonomi i balans som goda för år 2019. Tillämpning av biljettprishöjning om 3,3 % innebär nya prisnivåer i enlighet med Taxebilaga budget 2019 (kapitel 5).

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

Stora anläggningar som inom planperioden aktiveras och en fortsatt hög investeringstakt gör att avskrivnings- och kapitalkostnaderna kommer öka. Utbyggnaden medför ett ökat lånebehov och därmed på sikt ökade kapitalkostnader. Därtill kommer ökade driftkostnader till följd av en större anläggning och ökat trafikutbud. Verksamhetskostnaderna ökar med i genomsnitt 2 procent per år, medan kapitalkostnaderna ökar med närmare 6 procent per år i genomsnitt.

I samband med att flera stora anläggningar tas i drift ligger således utmaningar i nya effektiviseringar av verksamhetskostnader. De budgeterade ramarna för 2019 och framåt förutsätter ett kontinuerligt arbete med effektiviseringar och rationaliseringar och en ökad kostnadseffektivitet i planeringen, utvecklingen och genomförandet av befintlig och tillkommande trafik.

Resultatkravet för trafiknämnden är angett till 250 mkr per år för perioden 2019-2022. För att kunna genomföra de beslutade satsningarna inom ramen för en ekonomi i balans behövs, utöver effektiviseringar, ytterligare finansiering till verksamheten. För att kunna fortsätta bygga ut trafiken med för länet planerade strategiskt viktiga infrastruktursatsningar, och

även bibehålla en ekonomi i balans 2020 och efterföljande år i planperioden, behöver därför biljettpriserna från år 2020 justeras minst i nivå med prisutvecklingen i samhället. Detta med hänsyn taget till befintligt resultatkrav, en skattefinansieringsgrad kring 50 procent, trafikutbud, och andra förutsättningar.

För att uppnå god kvalitet på effektiviseringar i trafiken krävs en lång framförhållning med kommuner och trafikoperatörer.

Avtalskonstruktionerna med trafikoperatörer medför svårigheter att genomföra hastigt påkomna effektiviseringar utan att samtidigt göra avkall på önskad kostnadseffektivitet och tillfredställande leverans av trafik.

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

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

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

3.2 Planerade åtgärder med anledning av Effektivare Landsting

Inom SLL-koncernen pågår ett omfattande effektiviseringsarbete, i vilket trafikförvaltningen deltar. Trafikförvaltningen har sedan tidigare påbörjat ett arbete med att effektivisera verksamheten. Utifrån mål i budget, och direktiv från landstingsdirektören, har trafikförvaltningen definierat de viktigaste insatserna för att bidra till ett effektivare landsting. Ett generellt, systematiskt arbete med god ekonomisk hushållning är en självklar utgångspunkt i trafikförvaltningens arbete. Därtill kommer insatser inom framför allt tre av de prioriterade utvecklingsområdena; inköp- och upphandling, investeringsstyrning samt kompetensförsörjning att resultera i bidrag till SLL:s effektiviseringsarbete.

De områden där trafikförvaltningen har störst möjlighet att effektivisera i större omfattning är att genomföra affärsmässiga och effektiva upphandlingar och inköp med rätt kravställning på trafik, underhåll och övriga varor och tjänster. I syfte att än mer öka fokus på detta område har det under 2017 bildats en avdelning för upphandling och inköp samt etablerats ett nytt arbetssätt i syfte att möta ett stort antal trafikupphandlingar som ska genomföras under åren 2018-2021.

Ett projekt för införande av kategoristyrkt inköp pågår enligt nuvarande plan till och med det första kvartalet 2018. Beslut har även fattats för successiv utrullning av arbetssättet i linjen och då inom samtliga inköpskategorier. Under 2019 fortsätter implementeringen av kategoristyrkt inköp vars direkta effektmål är en stärkt samverkan genom tvärfunktionellt arbete, en konsolidering av leverantörsbasen samt kostnadsbesparingar om cirka 3 procent.

Exempel på projektets indirekta effektmål är ökad kontroll över upphandlingsplaneringen, ett säkerställande att otillåtna direktupphandlingar inte förekommer, samt att ta ett grepp om samtliga leverantörsavtal. I upphandlingar kommer även tillkomna mål för bland annat ökad konkurrens att vara ett fokusområde.

E-handel genom ett nytt beställningssystem förväntas kunna implementeras, med målet att generera besparingar genom effektiviserade interna beställnings- och faktureringsprocesser, minskad administration samt genom ökad avtalstrohet och sortimentstyrning.

Ett arbete med ökad processororientering och förbättrade arbetssätt som taktar med SLL:s arbete med bland annat investeringsprocessen och ledningsprocessen intensifieras under 2018 och förväntas ge effekter med start 2019. En uppdaterad huvudprocesskarta, enligt SLL:s ramverk, med tydliggjord ledningsprocess, huvudprocesser och stödprocesser kommer lägga grunden för fortsatt arbete med processororientering och etablering av gemensamma arbetssätt i syfte att effektivare leverera på mål och uppdrag.

Arbetet med att växla konsulter till anställda pågår och bidrar till effektiviseringsarbetet. Fokus i arbetet är fortsatt styrande, ledande, stödjande och uppföljande roller. Viktigt är att stärka trafikförvaltningens beställarkompetens och säkra att flertalet av de som företräder trafikförvaltningen är anställda av densamma.

Med start 2019 samlokaliseras centrala förvaltningar inom SLL vilket i sin tur kommer skapa ytterligare förutsättningar för att effektivisera

förvaltningarnas arbetsflöden, primärt inom stödprocesser / gemensamma funktioner.

4. Investeringar

Under 2017 blev investeringsutfallet 6 933 mkr jämfört med budgeterade 8 423 mkr. Ett antal faktorer har påverkat investeringsutfallet 2017, till exempel förseningar hos leverantörer (inklusive hävning av kontrakt med leverantör Ansaldo inom program Röda Linjens uppgradering), förskjutningar i detaljplaner (till exempel längre handlingsstid för detaljplanering tillsammans med berörda kommuner), svårigheter att hitta entreprenörer, förskjutningar i produktionsstarter och andra typer av tidförskjutning av projekt.

Ovan beskrivna förskjutningar förväntas även påverka 2018 inom ett antal program såsom Röda Linjens uppgradering, Bussdepåer, Pendeltåg, Kistagrenen och Spårväg City, vilket får till följd att investeringsplanens tyngdpunkt förskjuts senare i planperioden. År 2019 är den budgeterade investeringsutgiften 6 150 mkr.

Sedan tidigare har två justeringar gjorts gentemot den i juni 2017 av landstingsfullmäktige beslutade SLL Mål och budget 2018.

Investeringsobjekt *Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan (Sverigeförhandlingen)* ingår i budget hos FUT och har således utgått från trafikförvaltningens budget 2018. Tillika har trafikförvaltningens investeringsobjekt *Teknisk anpassning av C30* inom program Röda Linjens uppgradering tillförts 540 mkr i form av flytt av medel från FUT (LS 2017-1258).

4.1 Risker

Nedan beskrivs ett antal identifierade risker i föreslagen investeringsplan. För mer detaljer kring objekt (exempelvis prognoser per år, beskrivning av objekt och risker) se separat Investeringsplan samt dess tillhörande bilagor.

4.1.1 Bussterminal Slussen

Finansieringsöverenskommelsen för bussterminalen i Slussen innebar en medfinansiering via länsplanen på 715 mkr. I dagsläget finns dock endast 400 mkr allokerade för detta objekt. Detta innebär en osäkerhet kring finansieringen både hos trafikförvaltningen och övriga avtalsparter. Risken med länsplanen hanteras genom att påpeka problematiken i remissvar på denna. Dialog inleds också med Värmdö kommun som enligt finansieringsöverenskommelsen skall gå in som medfinansiär i det fall full statlig medfinansiering inte kan erhållas.

Produktionskalkyl framtagen hösten 2017 baserad på systemhandling för den nya bussterminalen innebär tillsammans med Stockholm stads tidigare upparbetade belopp stor risk att den överenskomna ramen om 1 430 mkr i finansieringsöverenskommelsen inte kan hållas. Projektorganisationen uppdras att i det fortsatta arbetet, i samverkan med Stockholm stad, söka tekniska lösningar som möjliggör att produktionskostnaden begränsas.

4.1.2 Program Bussdepåer

Risk finns för utgiftsökning för Enlunda bussdepå och att produktionsbudgeten överstigs. Det var länge sedan produktionskalkylen togs fram och den baseras på många antaganden. Risken hanteras genom att projektorganisationen uppdras granska den tekniska designen.

4.1.3 Bytespunkt Gullmarsplan

Pågående utredning i samverkan med FUT har synliggjort behov av fler/ utökad omfattning på utredningar vilka kommer leda till framtida utgifter för investeringar som inte finns upptagna inom ramen för den beräknade totalutgiften för Gullmarsplan.

Därutöver visar utredningen av bytespunkt på en mer omfattande utbyggnad av bussterminalen än beräknat. Den totala utgiften för ombyggnationen är ännu osäker men kan bedömas bättre efter framtagen investeringskalkyl under 2018.

4.2 Investeringsbeslut i samband med budgetunderlag

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

Inriktningsbeslut - Utbyggnad av Älvsjö depå

Förnyat inriktningsbeslut - Saltsjöbanans upphöjning vid Nacka Station

5. Taxebilaga budget 2019

Priser 2019		
AB Storstockholms Lokaltrafik, SL	Vuxna	Pensionär, ungdom, student
30-dagarsbiljett	890 kr	590 kr
Enkelbiljett		
Reskassa	32 kr	22 kr
Köpt i app, spärr, automat, ombud	45 kr	31 kr
Köpt av konduktör	64 kr	42 kr
Avgift SL Accesskort (oförändrad)	20 kr	20 kr
Waxholm Ångfartygs AB	Vuxna	Pensionär, ungdom, student
30-dagarsbiljett	790 kr	520 kr
Ö-kort (avgift per kort och år)	525 kr	525 kr
Färdtjänst	Vuxna	Pensionär, ungdom, student
Färdtjänstresor med taxi och rullstolstaxi		
Pris per resa (en resa = 30 km)	78 kr	78 kr
Minimavgift - bil på gatan	57 kr	57 kr
Höstkostnadsskydd	890 kr	590 kr

Detta budgetunderlag inför SLL Mål och budget 2019 med plan för åren 2020–2022 samt förslag till investeringsbudget 2019 och investeringsplan för 2020–2028 har nämnd-/styrelsebehandlats 2018-04-10.

Datum

Caroline Ottosson
Förvaltningschef trafikförvaltningen

Catarina Strömsten
Ekonomidirektör

Bilagor:

Bilaga 1 Investeringsplan 2019-2028

Bilaga 2 Prioriteringsmodell

Bilaga 3 Bedömning av resultatpåverkan kopplat till investeringsobjekt

Bilaga 4 Beskrivning av specificerade objekt budget 2019

Bilaga 5 Riskbedömning specificerade objekt budget 2019

Förslag till Investeringsplan 2019–2028

Mkr	Status ¹	Prioritet nya objekt ²	Total utgift			Investeringsutgifter											
			Ny prognos total utgift 2019	Fastställd total utgift enligt budget 2018	Ackumulerad förbrukning tom 2017-12-31	Budget 2018	Prognos 2018	Budget förslag 2019	Plan 2020	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027	Plan 2028
Trafiknämnden																	
1 Objekt tidigare beslutade av landstingsfullmäktige																	
1.1 Strategiska investeringar																	
Program Roslagsbanans kapacitetsförstärkn.	Pågående		9 651,1	9 651,0	4 946,7	1 058,0	1 190	1 365,1	547,1	235,6	544,9	466,3	346,8	4,5	4,5		
Program Bussdepåer	Pågående		3 816,7	3 814,7	2 248,1	509,0	301,4	494,7	339,4	44,8	106,0	190,0	92,3	0,0			
Program Slussen	Pågående		369,5	2 149,8	277,9	172,9	59,9	22,8	7,5	1,5							
Program Saltsjöbanan	Pågående		1 670,5		1 095,9		170,9	45,4	38,1	93,2	109,3	57,6	60,0				
Program Tvärbana Norr Solnagrenen	Pågående		5 528,6	5 580,7	5 368,8	110,0	134,8	25,0									
Program Spårväg City	Pågående		2 949,2	2 923,9	2 626,6	168,7	210,1	65,8	45,5	1,2							
Program Pendeltåg	Pågående		11 711,7	12 247,3	11 910,0	370,0	-207,4	9,1									
Vega station	Pågående		112,3		43,6		43,2	25,5									
Program Kistagrenen	Pågående		4 937,0	4 936,7	464,2	496,0	277,6	696,3	802,6	962,4	912,8	525,7	294,9	0,4			
Bussterminal Slussen	Pågående		1 891,0	1 891,0	387,9	150,0	153,8	222,2	432,6	259,9	232,7	201,9					
Program Röda linjens uppgradering	Pågående		13 261,0	13 261,4	5 209,0	1 222,0	195,8	1 087,9	1 877,6	1 863,6	1 328,3	653,2	1 045,6				
SL LÅS (Program IT med säkerhetsaspekt)	Pågående		402,0	415,4	226,6	110,0	99,8	75,6									
1.2 Ersättningsinvesteringar																	
Nya Spårvägmuseet	Pågående		180,0	209,5	27,8	98,0	44,2	100,7	7,4								
C20 - uppgradering	Pågående		1 367,0	1 367,0	205,5	113,0	136,2	199,0	376,2	305,0	136,8	8,3					
Handen Bussterminal	Pågående		185,1	184,9	42,2	66,0	89,0	53,9									
Fordon SpvC - nya A35 fordon	Pågående		191,7	191,7	43,3	129,4	4,0	144,4									
TB Kanalisation 750 Volt	Pågående		173,0	173,0	131,1	23,1	40,6	1,3									
Lågfrekvent underhåll Pendeltåg X60	Pågående		535,2	561,9	331,6	114,0	82,4	16,5	104,7								
Utbyte av hissar och rulltrappor	Pågående		1 500,0	1 500,4	359,2	186,0	317,3	195,9	206,0	80,5	147,0	106,8	87,3				
Förstärkning innertak Fridhemsplan	Pågående		247,5	272,9	12,6	10,0	23,7	211,2									
1.3 Ospecifierade investeringsobjekt																	
Ospecifierade objekt < 100 mkr						1 243,1	1 474,1	847,1	1 061,2	855,8	1 216,2	1 465,3	1 567,4	1 563,4	1 596,7	1 850,0	1 850,0

Mkr	Status ¹	Prioritet nya objekt ²	Total utgift			Investeringsutgifter											
			Ny prognos total utgift 2019	Fastställd total utgift enligt budget 2018	Ackumulerad förbrukning tom 2017-12-31	Budget 2018	Prognos 2018	Budget förslag 2019	Plan 2020	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027	Plan 2028
2 Nya objekt Strategiska investeringar																	
Utredningsbeslut																	
Tonnage för Pendelbåt och Skärgårdstrafik	Utreds	2	293,0	292,6	1,6				3,0	4,0	75,0	154,0	55,4				
Bytespunkt Gullmarsplan	Utreds	1	301,2	300,6	7,4	8,0	10,6	7,5	7,5	7,5	16,2	16,0	46,3	52,5	46,4	56,3	27,1
Övergång till eldriven busstrafik	Utreds	2	57,0	15,1	4,1	8,0	6,5	9,0	9,0	9,0	13,9	5,5					
Anpassning trafikstyrningssystem bef. Tunnelbana	Utreds	1	229,4	229,3	1,8	14,0	3,2	6,0	40,0	10,7	31,0	39,5	14,5	45,2	25,8	10,5	1,3
Övergrepande utredningar till befintligt system	Utreds	1	160,0	160,3	0,7	8,0		3,0	10,0	10,0	25,0	35,0	40,0	36,3			
Inriktningsbeslut																	
Saltsjöbanan upphöjning	Planeras	1	246,2		1,7		9,2	12,7	20,0	73,6	129,0						
Bussterminal Barkarby	Planeras	1	121,0	121,1	2,2	5,0	6,5	4,1	2,0	7,5	7,5	20,0	37,5	15,0	18,7		
Bussterminal Nacka Centrum	Planeras	1	520,0	520,0	5,1	5,0	10,7	3,1	5,0	15,5	144,5	181,8	108,2	34,5	8,9	2,7	
Genomförandebeslut																	
2.1 Nya objekt Ersättningsinvesteringar																	
Utredningsbeslut																	
Hässelbygrenen	Utreds	1	1 784,0	1 784,0	23,0	15,0	6,0	10,0	79,8	196,5	166,3	191,3	714,8	305,7	90,8		
Skarpnäcksgrenen	Utreds	1	204,0	204,0		20,0	5,0	10,3	40,0	50,0	50,0	30,0	18,8				
Trafikinformation	Utreds	1	145,7	140,3	5,7	49,7	75,0	65,0									
Utbyggnad av Älvsjö depå	Utreds	1	865,0	150,0	2,0	35,0	15,6	26,5	50,9	256,8	247,6	173,9	91,7				
Inriktningsbeslut																	
Danviksbron	Planeras	1	100,0	100,2	3,3	22,5	6,7	6,0	10,0	37,0	37,0						
Upprustning södra Götgatan	Planeras	1	151,0	150,5	2,2	5,5	4,4	2,4	13,5	40,0	50,0	30,0	8,6				

Mkr	Status ¹	Prioritet nya objekt ²	Total utgift			Investeringsutgifter												
			Ny prognos total utgift 2019	Fastställd total utgift enligt budget 2018	Ackumulerad förbrukning tom 2017-12-31	Budget 2018	Prognos 2018	Budget förslag 2019	Plan 2020	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027	Plan 2028	
Genomförandebeslut																		
2.2 Objekt för beslut kommande budgetperioder																		
Bussterminal Slussen brukarspecifik inredning	Ej beslutat	1	180,2			10	20,0	23,0	33,0	50,0	44,0							
Åkersberga bussdepå	Ej beslutat	2	410,0	410,0		2	4,0	60,0	200,0	144,0								
Kompletterande depå Sundbyberg	Ej beslutat	2	2,4	2,0		1	1,1	0,8										
Plattformsbarriärer	Ej beslutat	2	20,0	20,0		4	7,7	7,3	1,5									
Nockebybanan ersättning till Akka 4	Ej beslutat	2	5,3			1	2,4	2,1										
Pendeltåg depå ny	Ej beslutat	2	20,0	20,0		2,0	3,6	6,0	8,4									
Frihamnen bussdepå	Ej beslutat	2	5,0	1,0		0,6	2,4	2,0										
Haninge bussdepå	Ej beslutat	2	5,0	1,0		0,6	2,4	2,0										
Bytespunkt Ropsten	Ej beslutat	2	6,0	11,0		0,6	3,0	2,4										
Program bussdepåer och bytespunkter (Bytespunkt Ropsten)	Ej beslutat	2	2 200,0	2 200,0				100,0	240,0	260,0	560,0	500,0	290,0	200,0	50,0			
Program Spårdepåer II (Pendeltåg depå ny, Nockeby ersättning)	Ej beslutat	2	1 200,0	1 200,0				50,0		140,0	200,0	250,0	290,0	200,0	70,0			
Kollektivtrafik Norra Djurgårdsstaden	Ej beslutat	2	32,0			2,0	8,0	22,0										
Spårväg Syd (Sverigeförhandlingen)		1	5 242,1	4 948,7	42,1							107,0	216,0	221,0	562,0	900,0		
Roslagsbanan till City (Sverigeförhandlingen)		1	9 014,3	9 001,1	14,3									112,1	341,9	700,0		
Samkörbarhet	Ej beslutat	1	447,0				7,5	39,5	72,0	86,0	106,0	106,0	30,0					
Bytespunkt Slussen upprustning	Ej beslutat	1	500,0			20,8	15,0	39,2	130,0	120,0	85,0	70,0	20,0					
Märsta bussdepå	Ej beslutat	2	4,9	5,0		0,5	2,0	2,4										
Råsta bussdepå	Ej beslutat	2	4,1	4,0		4,1												
Lågfrekvent underhåll X60, X60A, X60	Ej beslutat	2	809,3	809,3					89,5	126,9	39,9	33,3	266,6	253,3				
Summa investeringsutgifter Trafiknämnden			85 965,3				6 149,9	6 573,9	5 048,5	6 495,3	6 196,0	6 653,8	5 587,0	5 696,2	3 170,1	2 778,2	2 943,4	3 478,3
<i>varav medfinansiering Sverigeförhandlingen</i>													100,0	200,0	300,0	800,0	800,0	
<i>varav medfinansieras av staten och kommuner</i>							826,8	1 122,2	492,1	650,9	606,3	456,0	204,4	499,5	257,0	255,0		
<i>varav ersättningsinvesteringar⁴</i>							1 986,3	2 300,2	1 871,9	1 938,8	2 116,4	2 447,9	2 225,6	2 698,3	2 168,2	1 890,4	1 806,6	1 799,6