

Verksamhetutveckling och Ekonomi

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2015-04-14

Diarienummer
TN 2014-0439

Handläggare
Håkan Nilsson
08 686 1594

Trafiknämnden
2015-04-14, punkt 27

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Förslag till yttrande över Landstingsdirektörens planeringsunderlag 2016 samt investeringsplan 2016-2020

Bilagat återfinns förslag till yttrande över Landstingsdirektörens planeringsunderlag 2016 samt investeringsplan 2016-2020 för trafikförvaltningen inklusive SL-koncernen, färdtjänstverksamheten och WÅAB.

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

- att* godkänna återrapportering av landstingsfullmäktiges uppdrag i enlighet med vad som anges i detta yttrande;
- att* utan eget ställningstagande överlämna förvaltningens yttrande för fortsatt beredning inför beslut i landstingsstyrelse/landstingsfullmäktige;
- att* utan eget ställningstagande överlämna förslag till omprioriteringar av investeringar för fortsatt beredning och beslut i landstingsfullmäktige:
- att* föreslå landstingsstyrelsen besluta att föreslå landstingsfullmäktige besluta ge förvaltningschefen och tillika VD i AB SL i uppdrag att verka för att sammanföra verksamheterna i X2 Kollektivtrafik AB och Samtrafiken i Sverige AB i en sammanhållen organisation inom ramen för Samtrafikens verksamhet. Uppdraget omfattar att vidta nödvändiga åtgärder så som att bl.a. fatta beslut, avyttra aktieinnehav och ingå samt teckna de handlingar som erfordras för uppdraget; samt
- att* förklara paragrafen omedelbart justerad.

Anders Lindström
Förvaltningschef

Håkan Nilsson
Avdelningschef

Bilagor

1. Förslag till yttrande över Landstingsdirektörens planeringsunderlag 2016
2. Bilaga 3 Investeringar trafik 2016-2020

Trafikförvaltningens yttrande

Landstingsdirektörens Planeringsunderlag 2016

och plan för åren 2017-2019
samt investeringsbudget för år 2016
och inriktningsnivåer för planåren 2017-2020

Innehållsförteckning

1.	SAMMANFATTNING	3
2.	VERKSAMHET.....	3
3.	EKONOMI	5
4.	INVESTERINGAR.....	7
5.	ÖVRIGT	12

1. Sammanfattning

Inom kollektivtrafiken görs satsningar på ökad kapacitet, kvalitet och underhåll av befintlig infrastruktur. För att kunna genomföra beslutade satsningar och skapa en långsiktigt hållbar kostnadsutveckling är det nödvändigt med effektiviseringar i trafiken, omprövningar av investeringar och en intäktsförstärkning. Om ovanstående åtgärder inte vidtas finns en risk att en ekonomi inte i balans inte kan nås.

2. Verksamhet

2.1 Inledning

I landstingsdirektörens planeringsunderlag konstateras att Stockholms läns landsting står inför en period av intensiv utveckling och förändring inom flera av sina kärnverksamheter. Den kraftfulla befolkningsökningen ställer krav på utveckling av både kollektivtrafiksystemet och hälso- och sjukvården.

De övergripande planeringsförutsättningarna har förändrats sedan landstingsfullmäktiges budget för 2015 samt planering för 2016-2017 beslutades i december 2014. I landstingsdirektörens planeringsunderlag konstateras att konjunkturbedömningen nu pekar mot en långsammare återhämtning än man tidigare räknat med. Detta medför att skatteintäktsökningarna utvecklas något sämre än tidigare bedömningar visat. Det årliga ekonomiska planeringsutrymmet för verksamheterna har därför justerats ned från 3,5 procent till 3,3 procent årligen under de närmaste åren.

Landstingets budgeterade resultat före omställningskostnader uppgår till 91 miljoner kronor 2016 och till 102, 104 respektive 246 miljoner kronor för planeringsåren 2017, 2018 och 2019. Sett i relation till de totala intäkterna är resultaten låga. Därför kommer budgetavvikelse inte kunna tolereras. Kollektivtrafiken måste därför i än högre grad än tidigare prioritera bland satsningar och åtgärder.

2.2 Effektiviseringar och reduceringar i trafiken

För att uppnå en balans mellan trafikförvaltningens uppdrag och resurser och för att därmed klara en ekonomi i balans krävs omedelbara kostnadsminskningar samt en långsiktigt hållbar kostnadsökningstakt. Trafikförvaltningen arbetar med att hitta effektiviseringar och reduceringar i kollektivtrafiken med effekt från och med andra halvan 2015. Det kan

innebär neddragningar i trafikutbudet och förändrade kvalitetsnivåer för samtliga trafikslag. Inriktningen i arbetet med besparingar är följande:

- Det ska vara så begränsad resenärspåvekan som möjligt
- Parallella trafikstrukturer, där spår och buss som trafikerar samma sträckor ska ses över
- Trafiklinjer med låg beläggning ska ses över
- Tidtabeller/turtäthet ses över med utgångspunkt från strecksatserna ovan
- Översyn ska även göras av icke trafikpåverkande kostnader

2.2.1 Effektiviseringar och reduceringar inom spårtrafiken

Den kostnadsöversyn som genomförs på trafikförvaltningen kommer att påverka möjligheten, vad gäller omfattning och tidplan, att upprusta och modernisera stationerna i tunnelbane- och pendeltågstrafiken. Även andra typer av ambitionsökningar kommer att vara svåra att genomföra, såsom ökade trygghetsresurser och ökad kvalitet/service till resenärerna.

Inom spårtrafiken har beslut fattats om viss lägre turtäthet, vilket får effekt under andra halvan av 2015 samt med fortsättning över budgetåren. Merparten av besparingarna inom spårtrafiken kommer dock att avse minskad bemanning via exempelvis att inte bemanna sekundärentréer och en översyn av värdar.

2.2.2 Effektiviseringar och reduceringar inom busstrafiken

Inom busstrafiken pågår för närvarande diskussioner och förhandlingar med trafikentreprenörerna om vilka effektiviseringar och rationaliseringar som kan genomföras med start hösten 2015. Diskussionen sker utifrån de tidigare nämnda kriterierna med utgångspunkt i trafikförsörjningsprogrammet och med ambitionen att behandla hela länet utifrån samma principer.

2.2.3 En hållbar ekonomisk framtid

Utöver effektiviseringsarbetet har trafikförvaltningen arbetat med föreslå åtgärder som kan ge långvariga besparingar. Det handlar primärt om kravställning i nya affärer. Men också om att se över kvalitets- bränsle- och busskrav i befintliga affärer. Detta arbete kräver dock en fördjupad analys.

Parallellt med ovanstående effektiviseringsarbete pågår ett arbete med att säkra biljettintäkter och se över nya intäktsmöjligheter. Detta sker såväl genom nya arbetssätt inom förvaltningen som konkreta handlingsplaner.

2.3 Resurser för forskning och utveckling

Trafikförvaltningens utmaningar ställer krav på att hitta lösningar för att möta kraven som ställs på framtidens kollektivtrafik. Trafikförvaltningen behöver fortsatt delta i ett antal forsknings- och utvecklingsprojekt. Exempelvis behövs samarbetsformer och finansieringslösningar tas fram för att i samverkan med flera aktörer utveckla transportsystemet. Forskning och innovation inom kollektivtrafikområdet är tvärsektoriell och ska genomföras i samverkan med Vinnova, Trafikverket samt universitet och högskolor i Sverige.

3. Ekonomi

3.1 Ekonomi i balans

För att balans mellan trafikförvaltningens uppdrag och resurser och därmed uppnå en ekonomi i balans behövs både effektiviseringar och en intäktsförstärkning.

3.1.1 Underlag till resultatbudget 2016-2019

Planeringsunderlagets resultaträkning för 2016 bygger på verksamheternas planår 2016 som lämnades in med slutlig budget 2015. Kostnaden för köpt trafik beräknas i planeringsunderlaget att öka med 0,9 procent i jämförelse med budget 2015. Denna ökningstakt förutsätter att besparingar på ytterligare 300-400 miljoner kronor genomförs 2016.

Beräkningen av planår 2018 och 2019 återger också en förenklad förlängning av planår 2017.

3.1.2 Kostnadsnivå

De budgeterade ramarna för 2016 och planår förutsätter ett kontinuerligt arbete med effektiviseringar och reduceringar att uppnå balans mellan uppdrag och resurser. Detta förutsätter, förutom trafikreduceringar och minskade investeringar, fortsatt kostnadseffektivitet i planering, utveckling och genomförande av befintlig och tillkommande trafik. Planerade effektiviseringar och reduceringar i trafiken 2015 motsvarande 400 miljoner kronor, utgör basen för att begränsa kostnadsökningstakten i budget 2016. Detta innebär att ej uppnådda besparingar 2015, ökar behovet med motsvarande belopp för respektive budget- och planår.

Avskrivningskostnaderna har varit och kommer att vara högre än övrig kostnadsutveckling.

Kostnadsökningstakten avseende köpt trafik bygger på kostnadsnivån i nya trafikavtal samt prisökningar (index) och volymförändringar i befintliga avtal. Det finns en risk att kostnaderna för nya trafikavtal ökar för exempelvis pendeltåg, färdtjänst och skärgårdstrafik. För att begränsa risken för dyrare avtal måste kraven som ställs i nya avtal anpassas till den rådande ekonomiska situationen. Investeringar som medför en ökad trafikvolym resulterar, förutom ökade finansiella kostnader, i ökade trafik kostnader samt drifts- och underhållskostnader. Exempel på detta är Citybanan och Roslagsbanan.

3.1.3 Landstingsbidrag

Nya medel tillförs kollektivtrafiken genom att landstingsbidraget ökar med 3,3 procent till 2016 jämfört med 2015. I planåren tillkommer ökat landstingsbidrag för Citybanan.

3.1.4 Intäktsförstärkning för kollektivtrafiken

Nuvarande resandeprognoz beräknar resandeökningen till i genomsnitt 1,5 procent per år, vilket är den volymökning som ligger till grund för de budgeterade biljettintäkterna. Ökningen i budget 2016 är 1,3 procent.

För att kunna genomföra beslutade satsningar inom ramen för en ekonomi i balans och mot bakgrund av oförändrat biljettpris sedan 2011, kan en biljettprishöjning vara motiverad.

Helårseffekten med en intervall av fem procents prisökning med motsvarande procentuell höjning av samtliga övriga biljetter i sortimentet beräknas ge en ökad intäkt på cirka 340 miljoner kronor per år.

	20%	-15%	-10%	-5%	Budget 2016	5%	10%	15%	20%
30-dagarsbiljett, helt pris	630	670	710	750	790	830	870	910	950
Resultateffekt, mkr	-1000	-780	-580	-340		340	580	780	1000

Vilken prisökning som behövs, ska avvägas mot effektiviseringar i trafiken och modell av kommande prisjusteringar. För att uppnå en balans mellan effektiviseringar och intäktsökning via biljettprishöjningar bör priset på en 30-dagars periodkort höjas med 100 kronor och övriga biljetter med motsvarande procentsats.

En ökad försäljning av rabatterade biljetter har under de senaste åren medfört ett intäktsbortfall. Inom ramen för den parlamentariska utredningen behöver det bland annat ske en översyn av hela biljettsortimentet och om biljettpriserna skall följa kostnadsutvecklingen via index.

4. Investeringar

4.1 Omprioriteringsbehov

I landstingsfullmäktiges beslut om 2015 års budget gavs trafiknämnden i uppdrag att se över ambitionsnivåer avseende beslutade och planerade investeringar för perioden 2015-2019 samt föreslå nödvändiga förändringar avseende berörda objekts tid, ekonomi och kvalitet samt därtill tillhörande konsekvensanalys (LS1403-0399, LS1409-1068). I landstingsdirektörens planeringsunderlag ges exempel på möjliga besparingar. I det följande redovisas förslag till omprioriteringar samt dess konsekvenser för fortsatt ställningstagande och beslut i landstingsfullmäktige.

Utgångspunkten för behovet av omprioriteringar för perioden 2015-2019 är 5,9 miljarder kronor. Efter en programöversyn minskade behovet med 1,2 miljarder kronor och förslaget att Tvärbanan tillförs 1,2 miljarder kronor över en fyraårsperiod. Detta medför att omprioriteringsbehovet för denna period är 3,5 miljarder kronor. Tilldelad investeringsram för 2020 är 3,5 miljarder. Behovet med nuvarande planering är 3,1 miljarder högre. I planen ingår därmed en icke realiserad besparing på totalt 6,6 miljarder kronor.

4.2 Föreslagna omprioriteringar

För att inte överskrida investeringsramen för åren 2015–2020 omprövas investeringsobjekten.

4.2.1 Spårväg linje 4, Roslagsbanan till Arlanda och Spårväg syd

Det har redan beslutats att Spårväg citys sträckning mellan Djurgårdsbron och Ropsten förskjuts i tiden till 2020, enligt att-sats 49 i fullmäktiges beslut om 2015 års budget. Trafikförvaltningen föreslår att Spårväg linje 4, Roslagsbanan till Arlanda och Spårväg syd avbryts, dock slutförs programstudien avseende Spårväg syd. Omprövning kan ske efter planperioden.

Konsekvenserna av att avbryta investeringsobjekten är följande. Avseende linje 4 kan underlag komma att saknas för framtida utredningsarbete om utveckling av innerstadens stomnät. Avseende Roslagsbanan till Arlanda befinner sig programstudien i ett tidigt skede där nuläget och nyttorna med tvärförbindelsen identifieras. Avseende Spårväg syd är en konsekvens att Södertörnskommunerna får en planeringsosäkerhet i sin bebyggelseutveckling och etablering av nya arbetsplatser. En risk finns att framtida kollektivtrafikstråk byggs bort och möjligheterna att dra fram en

kollektivtrafikförbindelse i detta stråk försämras. Trafikförvaltningen kommer att behöva delta på annat sätt för att säkra framtida behov av kollektivtrafikstråk i denna region.

Visst utredningsarbete kommer att genomföras inom ramen för landstingsfullmäktiges budgetbeslut 16-17 december 2014 (LS 1403-0399, 1409-1068) med uppdrag till trafiknämnden att genomföra utredningar inför Sverigeförhandlingen.

4.2.2 Förstudier för bussterminaler

Förstudier för bussterminaler i Upplands Väsby, Orminge och Norrtälje senareläggs till efter 2020. Bussterminalen i Ropsten senareläggs för att samordnas med Spårväg city.

Konsekvenserna av att avbryta investeringsobjekten är följande. Avseende Upplands Väsby bussterminal är nuvarande bussterminalen väl fungerande för kollektivtrafiken. Upplands Väsby kommun har dock andra planer för området. Avseende Orminge bussterminal har Nacka kommun önskemål att flytta såväl bussterminal som infartsparkering. Avseende Norrtälje bussterminal är nuvarande bussterminalen väl fungerande för kollektivtrafiken. Norrtälje kommun har andra planer för förändringar vid bussterminalen.

4.2.3 Tvärbana Kistagrenen

Landstingsdirektören föreslår i planeringsunderlaget att utbyggnaden av Tvärbana Kistagrenen senareläggs och tas upp till förnyad prövning om genomförande i ett senare skede.

Trafikförvaltningen föreslår att Tvärbana Kistagrenen byggs ut etappvis, under en längre tidsperiod än vad som tidigare var planerat. Förskjutningen innebär att trafikstarten kommer att ske i två etapper, Ursvik 2021 samt Helenelund 2023, och att det under perioden 2015–2019 avropas 20 spårvagnar istället för 26. Förskjutningen kan innebära en förändrad medfinansiering, men risken bedöms som mindre för minskning av framförhandlad medfinansiering vid etappvis trafikstart än om utbyggnaden senareläggs i sin helhet. Senareläggningen av Kistagrenens färdigställande kan innebära ett behov av utökade medel för den totala investeringen då utökad projekttid innebär kostnader för projektorganisation under längre tid än vad som varit planerat. Senareläggningen kan påverka Sollentuna kommuns planering av exploateringar kopplat till Helenelund.

Att genomföra investeringsobjektet förutsätter att kollektivtrafiken tillförs en utökad investeringsram på 300 miljoner kronor per år under perioden 2016–2019.

4.2.4 Roslagsbanan

Roslagsbanans kapacitetsförstärkning förskjuts i tiden. Enligt den ursprungliga tidplanen skulle hela utbyggnaden av dubbelspåret tas i drift under 2018. En förskjutning på tre år innebär att hela utbyggnaden tas i drift 2021. Fordonsleveransen senareläggs och tidplanen för byggnationen av depån i Molnby anpassas för att vara klar till fordonsleveransen. De första tre fordonen kommer ut i trafik 2020 och möjliggör därmed att trafiken kan utökas redan 2020.

En senareläggning av Roslagsbanans färdigställande kan innebära ett behov av utökade medel för den totala investeringen då utökad projekttid innebär kostnader för projektorganisation under längre tid än vad som varit planerat. Dessutom ökar utgifterna för ersättningstrafik då trafikavstängning kan komma att behövas vid fler tillfällen. Vidare kan förseningen påverka pågående trafikavtal för Roslagsbanan då förutsättningarna i detta avtal är en möjlighet till utökad trafik tidigare än vad som nu blir fallet.

4.2.5 Utbyte av hissar och rulltrappor

Den beslutade planen för att byta ut hissar och rulltrappor är ett prioriterat projekt och kommer att genomföras över tid.

Trafikförvaltningen föreslår att den beslutade planen för att byta ut hissar och rulltrappor bibehålls, men genomförandet sker under en längre tidsperiod. Leverantörens förmåga att möta utbytestakten av hissar och rulltrappor går mera i takt med den justerade tidplanen.

4.2.6 Tunnelbanevagnar modell C20

Uppgraderingen av tunnelbanevagnar av modell C20 förskjuts i tiden två år, vilket också är en anpassning till produktionstiden. Uppgraderingen syftar till att säkra C20-fordonens planerade livslängd om 30 år och möta framtida behov. Då arbete nu förskjuts kommer kapacitetsökningen försenas i två år.

4.2.7 Sverigeförhandlingen

Sverigeförhandlingen tilldelas medel för förstudier under 2015–2016, som tillsammans med motsvarande medelstilldelning från berörda kommuner ger grundläggande förutsättningar för det fortsatta arbetet. För fördjupat underlag och tekniska studier krävs förnyat beslut om medelstilldelning.

En konsekvens av att medelstillelning för fördjupat underlag och tekniska studier senareläggs, mot bakgrund av att Sverigeförhandlingens tidplan innebär en kortare utredningsperiod än normalt. Detta kan innebära att aspekter av innehållet i förstudierna inte hinner analyseras tillräckligt för att ge ett en samlad bild av samtliga konsekvenser.

4.2.8 Saltsjöbanan

Kapacitetsförstärkningen för att öka turtätheten på Saltsjöbanan förskjuts i tiden. Förskjutningen kan innebära en risk för att kapaciteten inte möter det ökade resandet och leder också till två nya sommaravstängningar. Kapacitetsförstärkningen avser en mindre del av den totala utgiften för åtgärderna på Saltsjöbanan.

Senareläggningen av kapacitetsförstärkningen av Saltsjöbanan kan också innebära ett behov av utökade medel för den totala investeringen då senareläggningen innebär kostnader för projektorganisation under längre tid än vad som varit planerat. Förskjutningen i tid av dessa åtgärder innebär också osäkerhet kring den kommunala planprocessen som är kopplad till detta.

4.2.9 Spårdepån i Högdalen

Spårdepån i Högdalen som ingår i program Spårdepåer utgår från investeringsplanen. Avsikten med depån var att möta en trafikutökning på gröna linjen. Trafiken har dock inte ökat och för närvarande finns det inte något behov av en utbyggnad.

4.2.10 Övrigt

Uppgraderingen av tunnelbanans röda linje innefattar även förberedande arbeten för att införa helautomatisk drift. Helautomatisk drift är en driftskostnadssänkande åtgärd.

För att stärka kollektivtrafikbranschens förmåga att nå fördubblingsmålet behöver X2AB:s utvecklingsresurser inordnas i Samtrafiken. Samtidigt avvecklas X2AB.

Rättelse i LD Planeringsunderlag sida 36, bussdepå Gubbängen är färdigställd och i drift.

4.3 Samverkan med förvaltning för utbyggd tunnelbana

Samverkan sker mellan trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana som en direkt följd av de åtaganden och uppdrag som förvaltningarna ansvarar för.

Samverkan medför att den specialistkompetens och erfarenhet som redan finns inom landstinget kring tunnelbana och kollektivtrafik används effektivt. Samverkan bidrar till en kostnadseffektiv arbetsprocess inom landstinget men leder även till att kostnadseffektiva lösningar kan implementeras inom de båda förvaltningarna.

Samverkan berör främst utbyggnad av nya tunnelbanan men även de tillkommande investeringar som utbyggnaden medför eller bidrar till. I nuläget bedöms denna vara; förstudie bytespunkt Barkarby, förstudie bytespunkt Nacka Centrum, anpassning av trafikstyrningssystem befintlig tunnelbana, övergripande utredningar befintliga system samt bytespunkt Gullmarsplan.

Förvaltningen för utbyggd tunnelbana har i uppdrag att bygga ut tunnelbanans Blå linje från Akalla till Barkarby station i norr samt från Kungsträdgården till Nacka och Söderort i söder. Gul linje byggs från Odenplan till Arenastaden. I samband med denna utbyggnad behöver ett strategiskt val göras gällande signalsäkerhetssystem baserat på vilken påverkan det har på befintlig Blå linje samt de utbyggda delarna under kort, medellång och lång sikt. I de utredningar som gjorts gällande behov, trafik, teknik, juridik och ekonomi pekar allt på att det är lämpligt att behålla befintligt system.

Trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana gör tillsammans bedömningen att valet att behålla befintligt system innebär minst risk, är det ekonomiskt mest fördelaktiga och uppfyller de kapacitetskrav som finns.

Trafikförvaltningen kommer i samråd med förvaltning för utbyggd tunnelbana att utreda behov av anpassning av befintligt trafikstyrningssystem samt att utreda eventuellt tillkommande investeringsbehov.

5. Övrigt

Detta yttrande avseende Landstingsdirektörens Planeringsunderlag 2016 och plan för åren 2017-2019 samt investeringsbudget för år 2016 och inriktningsnivåer för planåren 2017-2020 har nämndbehandlats 2015-04-14.

2014-04-20

Anders Lindström
Förvaltningschef trafikförvaltningen och
verkställande direktör AB SL och WÅAB

Håkan Nilsson
Avdelningschef
Verksamhetsstyrning och ekonomi

Investeringsplan för Trafiknämnden 2016-2020

	Status 3)	Total investeringsutgift				Årliga investeringsutgifter							Totalt 2016-2020	Kommentar avvikelser total investeringsutgift
		Fastställt enl budget 2015	Beräknad ny totalutgift	Avvikelse	Ack förbrukn t.o.m 2014	Budget 2015	Prognos 2015	Budget 2016	Plan 2017	Plan 2018	Plan 2019	Plan 2020		
Mkr														
1 Kollektivtrafiken på land														
1.1 Specificerade objekt														
1.1.1 Strategiska investeringar														
10001 Program Roslagsbanans kapacitetsförstärkn.	Pågående	8 169	8 169	0	2 186	1 149	1 288	1 251	1 164	835	914	500	4 665	
10002 Program Bussdepåer	Pågående	4 243	4 243	0	1 779	757	827	699	545	332	61	0	1 637	
10004 Program Slussen	Pågående	2 120	2 120	0	138	588	309	697	561	166	52	189	1 663	
10005 Program Röda linjens uppgradering	Pågående	12 721	12 721	0	2 899	1 981	1 805	1 155	1 353	1 322	1 323	1 156	6 309	
10006 Program Citybanan	Pågående	182	182	0	25	53	50	72	34	2	0	0	107	
10007 Program Tvårbana Norr Solnagrenen	Pågående	5 381	5 381	0	4 677	468	364	128	165	47	0	0	340	
10008 Program Spårväg City	Pågående	4 606	4 606	0	1 793	429	431	394	243	143	81	254	1 115	
10012 Program IT med säkerhetsaspekt	Pågående	606	606	0	232	169	117	195	63	0	0	0	258	
10013 Program Spårdepåer	Pågående	1 557	1 477	-81	343	316	313	317	52	50	100	100	619	Hammarbydepån billigare än beräknat.
10014 Program Mötesplats SL	Pågående	252	252	0	226	4	26	0	0	0	0	0	0	
10028 Program Pendeltåg	Pågående	12 174	12 174	0	8 186	558	527	1 555	1 309	344	129	41	3 378	
10016 Program Kistagrenen	Pågående	5 301	4 900	-401	81	141	226	475	849	803	1 138	385	3 650	Underlag för nytt genomförandebeslut under framtagande.
Bussterminal Slussen	Genomförande	1 891	1 891	0	0	10	0	0	20	21	150	600	791	
Roslagsbanan till Arlanda	Inriktningsbeslut	39	39	0	4	20	20	11	5	0	0	0	15	Avbräts
Spårväg Syd	Genomförande	45	1 095	1 050	29	10	6	30	30	100	100	800	1 060	Avbräts
Tonnage för Pendelbåt och Skärgårdstrafik	Inriktningsbeslutsbeslut	6	6	0	0	3	3	3	0	0	0	0	3	
Spårväg Linje 4	Utredningsbeslut	40	40	0	0	20	20	20	0	0	0	0	20	Avbräts
Depå Syd	Utredningsbeslut	1	2	1	0	1	1	1	0	0	0	0	1	Utredningsbeslut taget i samband med LF beslut om budget 2015
Åkersberga bussdepå	Utredningsbeslut	0	200	200	0	0	0	1	99	100	0	0	200	
Anpassning trafikstyrningssystem bef. tunnelbana	Utrednings- och inriktningsbeslut	0	6	6	0	0	3	3	0	0	0	0	3	
Bytespunkt Gullmarsplan	Utredningsbeslut	0	6	6	0	0	1	5	0	0	0	0	5	
Övergripande utredningar befintligt system	Utredningsbeslut	0	8	8	0	0	3	5	0	0	0	0	5	
Förstudie Bytespunkt Barkarby FUT	Inriktningsbeslut	1	12	11	0	1	2	5	5	0	0	0	10	Utredningsbeslut taget i samband med LF beslut om budget 2015
Förstudie Bytespunkt Nacka Centrum FUT	Utredningsbeslut	1	5	4	0	1	2	3	0	0	0	0	3	Utredningsbeslut taget i samband med LF beslut om budget 2015
Erfarenhetsmässig justering						-1 395	-1 314	-1 650	-1 300	-150	750	970	-1 380	
Besparingsåtgärder						-709	-282	-882	-1 008	-1 097	-197	-3 059	-6 243	
Summa strategiska investeringar		59 335	60 139	805	22 597	4 575	4 748	4 491	4 188	3 018	4 601	1 935	18 233	
<i>Varav ersättningsinvesteringar inom strategiska objekt</i>					598	384	501	898	543	77	14	180	1 711	
1.1.2 Ersättningsinvesteringar														
C20 - uppgradering	Pågående	1 367	1 367	0	11	97	97	188	234	308	202	99	1 031	
Hässelbyggen	Pågående	1 634	1 037	-597	23	0	2	0	0	0	15	20	35	
Biljett -och betalssystem FO	Inriktnings- & genomförandebeslut	264	254	-11	2	90	42	60	60	90	0	0	210	Inriktningsbeslut togs i samband med LF beslut om budget för 2015.
Handen Bussterminal (Haningeterassen)	Genomförandebeslut	185	185	0	1	40	1	40	71	72	0	0	183	
Spårvägsmuseum i Gasverksområdet	Genomförandebeslut	100	245	145	2	75	41	95	106	2	0	0	203	
Bytespunkt Brommaplan	Genomförandebeslut	321	182	-139	1	60	1	10	10	60	100	0	180	
Realtidsinformation	Inriktnings- och genomförandebeslut	8	148	140	0	8	8	90	50	0	0	0	140	
Ersättningsbussdepåer Nacka	Utredningsbeslut	0	1	1	0	0	0	1	1	0	0	0	1	Utredningsbeslut i samband med budget 2014 (LS 1301-0040).
TB Kanalisation 750 Volt	Pågående	173	173	0	54	71	57	33	28	0	0	0	61	
Lågfrekvent underhåll Pendeltåg Stockholmståg	Pågående	249	249	0	3	140	141	104	0	0	0	0	104	
Lågfrekvent underhåll Pendeltåg ny trafikoperatör	Genomförandebeslut	499	499	0	0	0	0	125	234	107	33	0	499	Underlag för beslut lämnas till trafiknämnd 2016
Återköp av bussar i trafikavtal	Genomförandebeslut	81	0	-81	0	81	0	0	0	0	0	0	0	Enligt trafikavtal
Fordon SpvC - Ersättning A34	Genomförandebeslut	180	180	0	0	0	0	72	54	54	0	0	180	Underlag för beslut lämnas då tidplaner finns framtagna.
Utbyte av hissar och rulltrappor 2015-2019	Pågående	1 500	1 500	0	0	115	50	250	250	250	250	250	1 250	
Förstudie Utbyggnad av Älvsjö Depå	Utredningsbeslut	5	5	0	0	0	0	5	0	0	0	0	5	
Förstudie PT Stationer ombyggnation	Utredningsbeslut	5	5	0	0	5	0	5	0	0	0	0	5	
Summa ersättningsinvesteringar		6 571	6 030	-541	97	782	440	1 078	1 097	943	600	369	4 087	
Summa Specificerade objekt		65 906	66 169	264	22 695	5 357	5 188	5 569	5 285	3 961	5 201	2 304	22 320	

Investeringsplan för Trafiknämnden 2016-2020

Mkr	Status 3)	Total investeringsutgift				Årliga investeringsutgifter							Totalt 2016-2020	Kommentar avvikelse total investeringsutgift	
		Fastställd enl budget 2015	Beräknad ny totalutgift	Avvikelse	Ack förbrukn t.o.m 2014	Budget 2015	Prognos 2015	Budget 2016	Plan 2017	Plan 2018	Plan 2019	Plan 2020			
1.2 Ospecificerade objekt															
	Strategiska investeringar totalt	Pågående	*	*	*	*	220	243	331	115	63	52	20	*	
	Ersättningsinvesteringar totalt	Pågående	*	*	*	*	827	971	591	658	845	987	1 176	*	
	Summa Ospecificerade investeringar		*	*	*	*	1 047	1 214	922	773	908	1 039	1 196	*	
	Summa investeringsutgifter		65 906	66 169	264	22 695	6 404	6 404	6 490	6 058	4 869	6 240	3 500	27 158	
	Varav ersättningsinvesteringar						1 993	1 912	2 567	2 297	1 865	1 601	1 725	10 056	
	Statsbidrag						549	549	674	1 099	613	533		*	