

Landstingsstyrelsen

## **Tertialrapport 2016 för förvaltning för utbyggd tunnelbana**

Föredragande landstingsråd: Torbjörn Rosdahl

### **Ärendebeskrivning**

Ärendet behandlar godkännande av tertialrapport 2016 för förvaltning för utbyggd tunnelbana.

### **Förslag till beslut**

Landstingsrådsberedningen föreslår landstingsstyrelsen besluta

*att godkänna tertialrapport 2016 för förvaltning för utbyggd tunnelbana.*

### **Landstingsrådsberedningens motivering**

Förvaltningens uppdrag är att genomföra utbyggnaden av tunnelbanan enligt avtal i 2013 års Stockholmsförhandling. Därutöver ansvarar förvaltningen även för depå och anskaffning av de fordon som krävs för trafikering av de nya delarna av tunnelbanan.

Förvaltningens verksamhet finansieras i sin helhet genom bidrag från landstinget, staten, Nacka kommun, Stockholms stad, Solna stad samt Järfälla kommun.

Under perioden uppgår de gjorda investeringarna till 214 miljoner kronor. Det samlade kostnadsutfallet uppgår till 35 miljoner kronor att jämföra med budgeterade utfallet på 39 miljoner kronor.

Förvaltningen gör den bedömningen att de totala investeringsutgifterna fram till och med år 2025 är oförändrade i förhållande till budget 2016.

SKRIVELSE  
2016-08-17

LS 2016-0281

Det är viktigt att verksamhetens arbete styrs mot kravområdena ekonomi, tid, innehåll samt riskhantering. Åtgärds- och optimeringsarbete tillsammans med parterna är en viktig del i detta arbete.

**Beslutsunderlag**

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande den 20 maj 2016, reviderat 15 augusti 2016

Tertialrapport 2016 för förvaltning för utbyggd tunnelbana.

Torbjörn Rosdahl

Carl Rydingstam

Förvaltning för utbyggd tunnelbana

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2016-05-20LS 2016-0281  
FUT 2016-0085

Reviderat 2016-08-15

Landstingsstyrelsen

## **Tertialrapport 2016 för förvaltning för utbyggd tunnelbana**

### **Ärendebeskrivning**

Ärendet behandlar godkännande av tertialrapport 2016 för förvaltning för utbyggd tunnelbana.

### **Beslutsunderlag**

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande den 20 maj 2016  
Tertialrapport 2016 för förvaltning för utbyggd tunnelbana

### **Förslag till beslut**

Landstingsstyrelsen föreslås besluta

*att godkänna tertialrapport 2016 för förvaltning för utbyggd tunnelbana.*

### **Förvaltningens förslag och motivering**

#### *Sammanfattning*

Förvaltningen bildades 2014 och har fortsatt att utveckla verksamheten. Förvaltningens uppdrag är att genomföra utbyggnaden av tunnelbanan, enligt avtal i 2013 års Stockholmsförhandling.

Därutöver ansvarar förvaltningen även för depå och anskaffning av de fordon som krävs för trafikering av de nya delarna av tunnelbanan.

Förvaltningens verksamhet finansieras av de ingående parterna och under 2016 har 586 miljoner kronor inbetalts.

I verksamheten pågår fortsatt arbete med planering, planläggning och projektering. Utöver detta fortsätter det arbete som inleddes under hösten 2015 avseende det övergripande strategiska arbetssättet för kravområdena ekonomi, tid, innehåll och risk. Som ett led i detta arbete ligger ett stort fokus under våren på det optimeringsarbete som förvaltningen genomför i nära samarbete med parterna.

Förvaltningen har ett resultat i balans och med ett kostnadsutfall som är lägre än beräknat i budgeten.

Förvaltningens helårsprognos för investeringsutgiften år 2016 har, i samband med tertialrapporteringen justerats ned något med cirka 10 miljoner kronor. Den totala investeringsutgiften fram till och med år 2025 är oförändrad i förhållande till budget 2016.

### *Bakgrund*

Som ett resultat av Stockholmsförhandlingen beslutade landstingsfullmäktige den 18 februari 2014 att godkänna huvudavtalet samt de tre delprojektavtalen (ett för varje linjesträckning). Landstingsstyrelsen fick i uppdrag att ansvara för att genomföra utbyggnaden av tunnelbanan. Landstingsstyrelsen beslutade att skapa en ny förvaltning för utbyggd tunnelbana med uppdrag att genomföra landstingets del i överenskommelsen. Förvaltningen bildades den 1 mars 2014 och har namnet Förvaltning för utbyggd tunnelbana.

Förvaltningens verksamhet finansieras i sin helhet genom bidrag från landstinget, staten, Nacka kommun, Stockholms stad, Solna stad samt Järfälla kommun.

### *Överväganden*

Förvaltningens tertialbokslut 2016 är sammanställt med utgångspunkt från den verksamhet som bedrivits inom staben och respektive projekt.

En viktig del av verksamhetens arbete är att styra mot kravområdena ekonomi, tid, innehåll samt arbeta med riskhantering. Det åtgärds- och optimeringsarbete som förvaltningen genomför under våren tillsammans med parterna är en viktig del i detta arbete.

Förvaltningens målsättning är att parterna ska ges möjlighet att på bästa sätt fatta beslut i rätt tid för att möjliggöra den framdrift som utbyggnaden av tunnelbanan kräver inom ramen för 2013 års Stockholmsöverenskommelse.

Det samlade kostnadsutfallet per april uppgår till 35 miljoner kronor att jämföra mot budget, 39 miljoner kronor. Avvikelsen förklaras till största del av lägre kostnader för inhyrd personal.

Förvaltning för utbyggd tunnelbana

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2016-05-20

Förvaltningen uppvisar ett nollresultat eftersom förvaltningens kostnader täcks av inbetalningar från parterna i överenskommelsen. Detta medför att förvaltningen årligen kommer att redovisa ett nollresultat.

Den totala investeringsutgiften för perioden uppgick till 214 miljoner kronor varav Tunnelbana till Nacka och söderort 115 miljoner kronor, Tunnelbana till Arenastaden 57 miljoner kronor, Tunnelbana till Barkarby 33 miljoner kronor samt Depå och fordon två respektive noll miljoner kronor.

Förvaltningens helårsprognos för investeringsutgiften år 2016 har, i samband med aprilrapporteringen justerats upp med cirka 10 miljoner kronor. Den totala investeringsutgiften fram till och med år 2025 är oförändrad i förhållande till budget 2016.

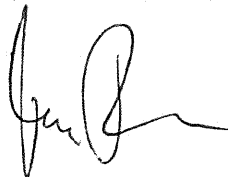
Med utgångspunkt i ovanstående föreslås landstingsstyrelsen godkänna tertialrapport 2016 för förvaltning för utbyggd tunnelbana.

#### **Ekonomiska konsekvenser av beslutet**

Beslutet har inga ekonomiska konsekvenser.

#### **Miljökonsekvenser av beslutet**

I enlighet med landstingets Miljöpolitiska program 2012-2016 har hänsyn till miljön beaktats och slutsatsen är att det inte är relevant med en miljökonsekvensbedömning i detta ärende.



Mårten Frumerie  
Förvaltningschef



***Tertialrapport  
april 2016***

Förvaltning för utbyggd tunnelbana

**TERTIALRAPPORT**  
**April 2016**

## **Innehållsförteckning**

<b>1.</b>	<b>SAMMANFATTNING .....</b>	<b>5</b>
<b>2.</b>	<b>MÅL .....</b>	<b>7</b>
2.1	MÅL OCH INDIKATORER .....	7
2.1.1	Ekonomi i balans .....	7
2.1.2	Hållbar tillväxt och utveckling .....	7
2.2	LOKALA MÅL.....	8
<b>3.</b>	<b>VERKSAMHET.....</b>	<b>9</b>
3.1	VERKSAMHETSFÖRÄNDRINGAR.....	10
3.2	UTVECKLING HELÅRSARBETE SAMT VERKSAMHETSFÖRÄNDRINGARS EFFEKT.....	10
<b>4.</b>	<b>EKONOMI .....</b>	<b>11</b>
4.1	RESULTATUTVECKLING OCH PROGNOSE.....	11
4.1.1	Intäktsutveckling.....	11
4.1.2	Kostnadsutveckling .....	12
4.1.3	Avvikelse – årets kostnader mot periodiserad budget.....	13
4.1.4	Avvikelse – prognostiserade kostnader mot årets budget.....	14
4.1.5	Personal .....	14
4.1.6	Övriga kostnader, avskrivningar och finansnetto .....	15
4.2	INVESTERINGAR.....	16
4.2.1	Tunnelbana till Nacka och söderort .....	18
4.2.2	Tunnelbana till Arenastaden .....	21
4.2.3	Tunnelbana till Barkarby.....	22
4.2.4	Depå och fordon .....	24



4.3	ANALYS OCH EVENTUELLA RISKFAKTORER .....	25
5.	LEDNINGENS ÅTGÄRDER .....	27
6.	LANDSTINGETS FINANSPOLICY .....	27
7.	NÄMND-/STYRELSEBEHANDLING .....	27

## 1. Sammanfattning

Stockholms läns landsting, staten, Stockholms stad, Nacka kommun, Solna stad och Järfälla kommun har i 2013 års Stockholmsförhandling kommit överens om att investera i en utbyggnad av 19 kilometer ny tunnelbana samt tio nya tunnelbanestationer. Totalt innebär överenskommelsen en samlad investering i Stockholms tunnelbana på 25,7 miljarder kronor (enligt 2013 års prisnivå).

De tunnelbanesträckor som ska byggas ut är från Kungsträdgården till Nacka Centrum samt Sofia till Gullmarsplan/söderort, från Odenplan till Arenastaden och från Akalla till Barkarby.

Nedan visas ackumulerade utgifter och kostnader för tertiäl 1, 2016 jämfört med prognos och budget för samma period samt jämförelser med utfall 2015. Diagrammet visar därmed både kostnader som belastar resultaträkningen och investeringar som aktiveras i balansräkningen.

Det samlade utfallet för totala investeringar och kostnader för januari-april 2016 uppgår till 249 miljoner kronor (varav 35 miljoner i kostnader) att jämföra mot budget, 322 miljoner kronor (varav 39 miljoner i kostnader). Totala investeringar och kostnader för år 2016 är budgeterat till 875 miljoner kronor, varav 112 miljoner kronor belastar resultaträkningen och 763 miljoner aktiveras som en del av investeringarna för året. Helårsprognosen uppgår till 802 miljoner kronor varav 118 miljoner avser kostnader i resultaträkningen. Prognosavvikelsen gentemot budget för 2016 beror främst på en avvikelse i projektet tunnelbana till Arenastaden där del av arbete som budgeterats 2016 istället kommer att utföras under 2017.

Under 2014 och 2015 förbrukade förvaltningen totalt 803 miljoner kronor (både investeringsutgifter och kostnader). Den totala upparbetningen per april 2016 är alltså 1 052 miljoner kronor att jämföra med budget 1 066 miljoner kronor. Kostnaderna består bland annat av kostnader och utgifter för personal, ersättningar för utredning, projektering och markundersökningar, lokaler, programvaror och licenser.

I verksamheten pågår fortsatt arbete med planering, planläggning och projektering. Utöver detta fortsätter det arbete som inleddes under hösten 2015 avseende det övergripande strategiska arbetssättet för kravområdena ekonomi, tid, innehåll och risk. Som ett led i detta arbete ligger ett stort fokus under våren på det optimeringsarbete som förvaltningen genomför i nära samarbete med parterna.

I april miljöcertifierades förvaltningen enligt ISO 14001.

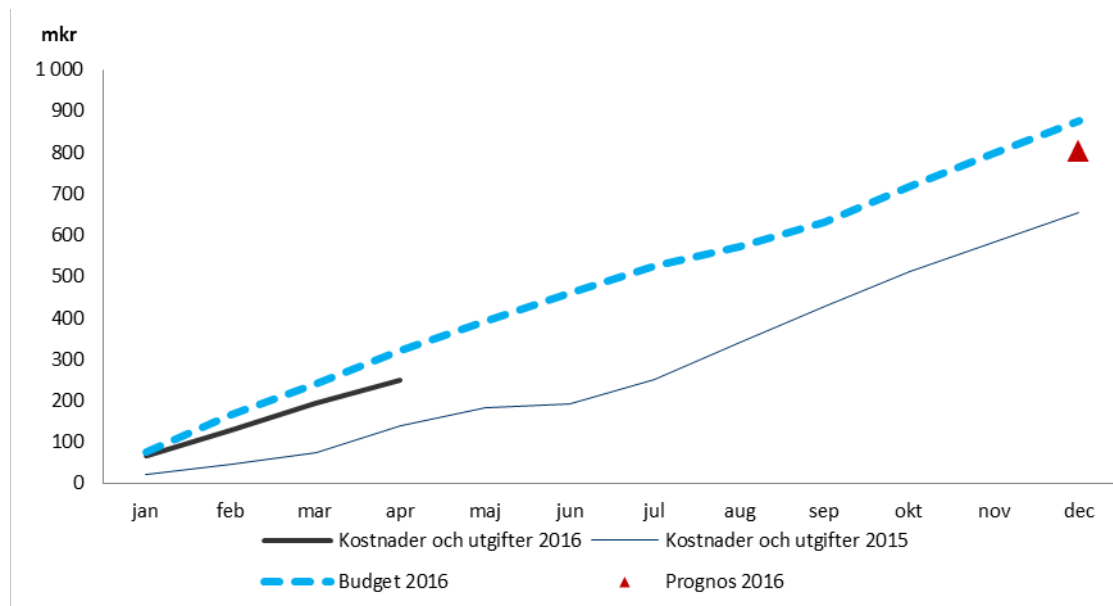
### **Resultatutveckling**

Förvaltningen kommer inte att bedriva trafik eller ha annan verksamhet som är intäktsbringande.

Förvaltningens kostnader avser huvudsakligen ett långsiktigt investeringsuppdrag som pågår fram till år 2025. Investeringsutgifterna redovisas i sin helhet i balansräkningen som pågående arbeten.

I resultaträkningen redovisas enbart kostnader som uppkommer inom förvaltningens stab eller kostnader som inte direkt kan hänföras till respektive investeringsobjekt.

Hela förvaltningens verksamhet bekostas genom en partsgemensam finansiering. Parternas bidrag redovisas i sin helhet via balansräkningen. En bokning sker månadsvis för att täcka det utfall som redovisas som kostnader i resultaträkningen. Intäktsutvecklingen följer därmed kostnadsutvecklingen. Under perioden januari-april 2016 har 35 miljoner kronor bokats upp som intäkt.



## 2. Mål

Med utgångspunkt från Stockholms läns landstings mål är nedanstående mål och indikatorer tillämpbara på förvaltningen.

Förvaltningen arbetar med lokala mål som återfinns i en målkarta med vision, övergripande mål och mål för året.

### 2.1 Mål och indikatorer

#### 2.1.1 Ekonomi i balans

Förvaltningen uppvisar ett nollresultat eftersom förvaltningens kostnader täcks av inbetalningar från parterna i överenskommelsen. Detta medför att förvaltningen årligen kommer att redovisa ett nollresultat.

#### 2.1.2 Hållbar tillväxt och utveckling

Förvaltningens miljöarbete styrs av landstingets miljöpolitiska program, "Miljöutmaning 2016" och det regionala trafikförsörjningsprogrammet. "Miljöutmaning 2016" består av framtidsvision, miljöpolicy och mål.

Utbyggnad av tunnelbanan är en viktig del i att energieffektivisera persontransporter inom regionen. Genom planeringen av tunnelbanans stationer och uppgångar arbetar förvaltningen med att tillgängliggöra kollektivtrafik för fler och särskilt i områden där kommunerna kommer att bygga nya bostäder.

För att utveckla tunnelbaneutbyggnaden mot de hållbarhetsmål som anges i "Miljöutmaning 2016" och det regionala trafikförsörjningsprogrammet har förvaltningen tagit fram en hållbarhetspolicy och strategier för hållbar utveckling. Policyn omfattar aspekterna miljö och hälsa, energi och resursanvändning samt socialt ansvar och beskriver övergripande principer för arbetet med att utveckla tunnelbaneutbyggnaden på ett hållbart sätt.

Under maj månad kommer förvaltningen lämna sitt yttrande till förslaget för remiss för landstingets miljöpolitiska program för 2017-2021.

Under 2015 påbörjade förvaltningen ett arbete att miljöcertifiera verksamheten enligt ISO 14001. Certifieringsrevisionen genomfördes med gott resultat och sedan april är förvaltningen miljöcertifierad enligt ISO 14001.

## **2.2 Lokala mål**

Förvaltningens huvudmål är att genomföra utbyggnad av tunnelbanan enligt 2013 års Stockholmsöverenskommelse. Arbetet med utbyggnaden sker i ett nära samarbete och med en hög grad av samverkan med såväl parterna i avtalet som med landstingets trafikförvaltning.

Förvaltningens verksamhet har inte en löpande karaktär utan avser en verksamhet som utgår från uppdraget att bygga tunnelbana, detta medför att verksamheten under de första åren är i ett planeringsskede. Under denna period skapas förutsättningar för att landstinget i framtiden ska uppnå de nu beslutade övergripande målen såsom till exempel attraktiv kollektivtrafik, hållbar tillväxt och utveckling. Dessa övergripande mål är dock i dagsläget inte möjliga att bryta ned till egna verksamhetsnära måttetal utan kommer att kunna följas när anläggningen är tagen i drift. Förvaltningen beaktar dock dessa mål, när utredningar genomförs, alternativt diskuteras och beslut fattas, för att möjliggöra måluppfyllelsen vid framtida drift.

I samband med att förvaltningens verksamhet övergår i ett byggskede kommer dock fler av landstingets övergripande mål och indikatorer att kunna brytas ned till lokala mål och måttetal. Detta avser till exempel miljöfrågor såsom buller.

Förvaltningen arbetar med lokala mål som återfinns i en målkarta som innehåller bland annat vision och mål. I målkartan återfinns fem perspektiv med mål för respektive perspektiv.

**Kund:** Nöjda uppdragsgivare och invånare  
**Process:** Effektiv och samordnad verksamhet  
**Medarbetare:** Attraktiv arbetsplats  
**Ekonomi:** Ekonomi i balans

Ett eller flera måttetal finns för varje mål för att kunna mäta graden av måluppfyllnad. Under varje perspektiv finns ett antal aktivitetsområden där aktiviteter under året ska ske för att måttetale och målet ska uppnås. Aktiviteterna beskriver de åtgärder som planeras för att utveckla verksamheten i syfte att möjliggöra genomförandet av den planerade verksamheten.

I förvaltningens målkarta för 2016 finns totalt 17 stycken uppsatta måttetal samt 16 stycken milstolpar. Per den sista april är tio måttetal samt två milstolpar mätbara. Uppföljningen visar på en relativt god måluppfyllnad. Sex måttetal är uppfyllda medan fyra stycken är delvis uppfyllda. En av de

två milstolparna har uppfyllts. Den andra är uppskjuten beroende på åtgärds- och optimeringsarbetet. Se vidare bilaga Uppföljning målkarta.

### 3. Verksamhet

Förvaltningens verksamhet har sin utgångspunkt i beslutad överenskommelse inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling. Slutmålet för förvaltningen är färdigställda, driftsatta anläggningar som lämnas över till trafikförvaltningen för fortsatt drift. Innan det är möjligt att upphandla entreprenörer och påbörja byggnation krävs ett antal olika aktiviteter och beslut. Förvaltningen grupperar dessa i tre huvudsakliga områden/processer:

- Planläggning för järnvägsplan och detaljplaner
- Miljöprövning
- Projektering av system- och bygghandlingar

Förvaltning för utbyggd tunnelbana har beslutat att tunnelbanan ska planläggas med stöd av järnvägsplanen. Det innebär en planläggning med utgångspunkt i lag om byggande av järnväg. Det krävs även att berörda kommuner ändrar befintliga eller tar fram nya detaljplaner. Järnvägsplanen är en rättsverkande plan som reglerar lokalisering och utformning. Med stöd av järnvägsplanen löses även markåtkomstfrågor. Processen fram till en laga kraftvunnen järnvägsplan innebär bland annat att samråd ska genomföras med kommuner, länsstyrelsen, organisationer och enskilda som särskilt berörs. Eftersom projekten, enligt beslut av länsstyrelsen, kan antas medföra en betydande miljöpåverkan genomförs samråd med en utökad krets.

Förutsättningarna för planläggningen av tunnelbanan har sedan årsskiftet 2015/2016 delvis förändrats. Förvaltning för utbyggd tunnelbana fastställde 2014 en planlägningsstrategi som utgick från att landstinget skulle äga hela den nya tunnelbaneanläggningen och att marken skulle tas i anspråk med så kallad tredimensionell fastighetsbildning. Vid årsskiftet 2015/2016 meddelade Stockholms stad att överlåtelse av kommunens mark i form av ägande inte är aktuell. Inriktningen är sedan dess att marken för tunnelbanans järnvägsplaner tas i anspråk med servitut. Utöver detta avser två av fyra kommuner (Stockholm och Solna) att komplettera sina detaljplaner med så kallade fastighetsindelingsbestämmelser, FIB, i syfte att omöjliggöra framtida ägande från landstingets sida.

De nya förutsättningarna innebär en rad nya risker, framförallt avseende planläggningstiden för projekten. Med anledning av detta görs nu en översyn av planlägningsstrategin.

En viktig del av verksamhetens arbete är att styra mot kravområdena ekonomi, tid, innehåll samt arbeta med riskhantering. Förvaltningen arbetar med implementeringen av det övergripande strategiska arbets sättet för dessa områden som arbetades fram under 2015. Det åtgärds- och optimeringsarbete som förvaltningen genomför under våren tillsammans med parterna är en viktig del i detta arbete.

Förvaltningen arbetar för närvarande tillsammans med trafikförvaltningen med att ta fram ett gemensamt ramavtal för anläggningsarbete. Avtalet gör det möjligt att beställa förberedande arbeten via ramavtal vilket förväntas att ge både tids- och resursbesparing. Med förberedande arbeten menas till exempel iordningsställande av entreprenadområde samt viss ledningsomläggning. Ramavtalet förväntas bli klart under hösten 2016.

### 3.1 Verksamhetsförändringar

Inga verksamhetsförändringar är genomförda.

### 3.2 Utveckling helårsarbete samt verksamhetsförändringars effekt

Personalvolym/helårsarbete Antal	Ack utfall 1604	Budget 1604	Avvik AC-BU 1604	Ack utfall 1504	Föränd %	Progn 2016	Budget 2016	Avvik PR-BU	Boksl 2015
Helårsarbeten exkl. extratid (personalvolym)	24	20	4	19	26 %	26	23	3	21
Fövaltning under uppbyggnad	5								
<b>Totalt förändring</b>	<b>5</b>								

Förvaltningen har för närvarande 25 anställda. Antal helårsarbeten ovan avser ett snitt av antal timmar över året. Som ett led i förvaltningens optimeringsarbete pågår ett arbete med konsultväxling, det vill säga att anställa istället för att anlita en konsult.

## 4. Ekonomi

Förvaltningen bedriver inte trafik eller har annan verksamhet som är intäktsbringande. Resultaträkningen uppvisar ett nollresultat eftersom förvaltningens kostnader matchas med motsvarande intäkt för perioden. Detta sker genom en justering av de bidrag som förvaltningen erhåller från parterna i Stockholmsförhandlingen. Bidragen redovisas som en långfristig skuld i balansräkningen.

Förvaltningens kostnader uppgår till 35 miljoner kronor varav merparten avser kostnader för inhyrd personal samt personalkostnader. Till detta kommer utgifter som redovisas under 5.2 Investeringar.

### 4.1 Resultatutveckling och prognos

Resultaträkning Mkr	Ack utfall apr 2016	Ack budget apr 2016	Avvik Utf-Bu apr 2016	Ack utfall apr 2015	Prognos 2016	Budget 2016	Avvikels e PR-BU	Bokslut 2015
Erhållna bidrag externt	34	37	-3	19	111	105	6	64
Erhållna bidrag internt	1	3	-1	6	8	7	0	20
Övriga intäkter	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Verksamhetens intäkter</b>	<b>35</b>	<b>39</b>	<b>-5</b>	<b>24</b>	<b>118</b>	<b>112</b>	<b>6</b>	<b>84</b>
Personalkostnader	-6	-6	1	-4	-19	-20	1	-14
Hyseskostnader	-2	-1	0	-2	-5	-4	0	-4
Inhyrd personal	-25	-28	3	-16	-75	-77	2	-52
Konsultkostnader	-1	-2	1	-1	-5	-5	0	-5
Övriga kostnader	-2	-2	0	-1	-15	-5	-9	-8
<b>Verksamhetens kostnader</b>	<b>-35</b>	<b>-39</b>	<b>5</b>	<b>-24</b>	<b>-118</b>	<b>-112</b>	<b>-6</b>	<b>-84</b>
Avskrivningar	0	0	0	0	0	0	0	0
Finansnetto	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Resultat före bokslutsdispositioner och skatt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

#### 4.1.1 Intäktsutveckling

Hela 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 fakturerar parterna två gånger per år, i februari och i juli. Inbetalningarna är i enlighet med betalningsplanen i Stockholmsöverenskommelsen.

Den ackumulerade faktureringen från landstinget till parterna från projektets början år 2014 uppgår per april månad 2016 till 1 738 miljoner



kronor. Av dessa utgör 5,2 miljoner kronor kompensation för prisnivåförändring jämfört med prisnivå per januari 2013.

	Enligt överens- kommelsen 2016	Fakturerat per april 2016
Bidrag landstinget	36	19
Depå	41	21
Förskott landstinget	91	46
Stockholm stad	236	120
Solna	40	20
Nacka	40	20
Järfälla	80	40
Staten	599	300
<b>Totalt</b>	<b>1 164</b>	<b>585</b>

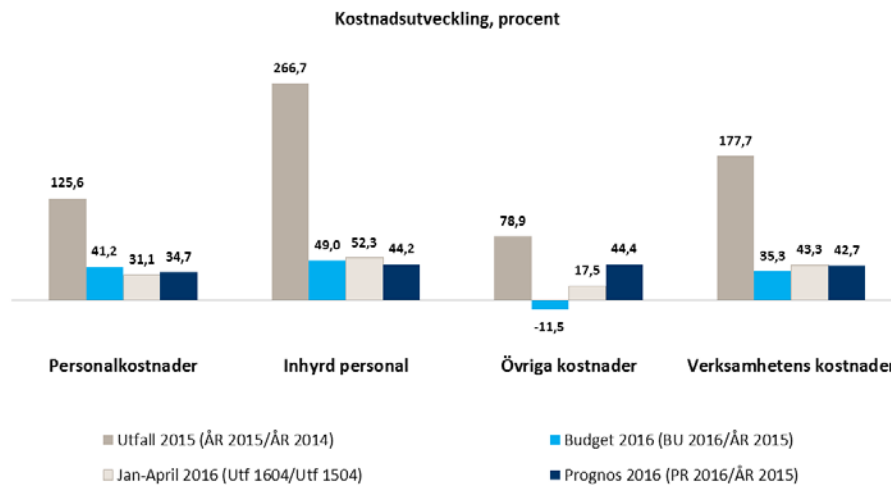
Samtliga förfallna fakturor är betalda.

#### **4.1.2 Kostnadsutveckling**

Förvaltningens kostnader avser huvudsakligen ett långsiktigt investeringsprojekt som pågår fram till år 2025. Investeringsutgifterna redovisas i sin helhet i balansräkningen på raden pågående arbeten.

I resultaträkningen redovisas enbart kostnader som uppkommer inom förvaltningens stab eller kostnader som inte är direkt hänförliga till respektive investeringsobjekt.

Den stora ökningen av kostnadsmassan förklaras av att år 2014 och 2015 var uppbyggnadsår för förvaltningen som startades först i mars 2014.



#### 4.1.3 Avvikelser – årets kostnader mot periodiserad budget

Orsak, avvikelse utfall mot budget Mkr	Kostnad Avvik UTF-BU apr 2016
Personalkostnader	0,7
Konsultkostnader	1,3
Inhyrd personal	3,2
<b>Summa avvikelse</b>	<b>5,2</b>

Den största kostnadsavvikelsen avser inhyrd personal. Inhyrd personal består främst av specialister och sakkunniga inom funktionerna Teknik och hållbarhet samt Tillstånd och fastighet. Utfallet är lägre än budget vilket beror på färre antal inhyrda personer än antaganden i budget. Avvikelsen avseende personalkostnader beror främst på senareläggning av rekryteringar. Förvaltningen har även anlitat färre juridiska konsulter än budgeterat.

#### 4.1.4 Avvikelser – prognostiserade kostnader mot årets budget

Orsak, avvikelse prognos mot budget Mkr	Kostnad Avvik Prognos- Budget 2016
Budgeterade investeringutgifter omklassificerade till kostnader	-9,4
Personalkostnader	0,9
Inhyrd personal	2,5
<b>Summa avvikelse</b>	<b>-6,0</b>

Prognosen på helårsbasis avviker med 6 miljoner kronor vilket främst avser kommunikationskostnader som inte betraktas som lagstadgade. Dessa har budgeterats som investeringsutgifter men av försiktighetsskäl kommer dessa att redovisas som kostnader. Budgeteringen för 2017 är anpassad efter denna förändring.

#### 4.1.5 Personal

Bemanningskostnader Mkr	Ack utfall apr 2016	Ack budget apr 2016	Avvik utf-bu apr 2016	Ack utfall apr 2015	Föränd %	Progn 2016	Budget 2016	Avvik Progn- Bu	Boksl 2015
<b>Summa personalkostnader</b>	<b>-6</b>	<b>-6</b>	<b>0%</b>	<b>-4</b>	<b>50%</b>	<b>-19</b>	<b>-20</b>	<b>1</b>	<b>-13</b>
varav förändring sem- och löneskuld	0	-	-	0	0%	-	-	-	-1
varav lönekostnad	-3	-4	1	-2	50%	-11	-13	2	-9
varav sociala avgifter	-1	-2	1	-2	-50%	-6	-6	0	-4
<b>Inhyrd personal</b>	<b>-25</b>	<b>-28</b>	<b>-3</b>	<b>-16</b>	<b>56%</b>	<b>-75</b>	<b>-77</b>	<b>2</b>	<b>-52</b>
varav övrig personal	-25	-28	-3	-16	56%	-75	-77	2	-52
<b>Summa bemanningskostnad</b>	<b>-31</b>	<b>-34</b>	<b>-9%</b>	<b>-20</b>	<b>55%</b>	<b>-94</b>	<b>-97</b>	<b>-3%</b>	<b>-65</b>

Sjukfrånvaromått	Ack utfall apr 2016	Ack utfall apr 2015	Föränd %	Progn 2016	Budget 2016	Avvik %
Procentuell sjukfrånvaro	1,4	3,5	-207%	1,0	0,0	100%

Förvaltningen bemannas genom en kombination av anställningar och inhyrd personal. Förvaltningens mål är att personer på staben samt projektledningar i möjligaste mån ska bemannas genom anställning inom Stockholms läns landsting. För närvarande har förvaltningen 25 medarbetare anställda.

Utöver anställd personal nyttjar förvaltningen inhyrda konsulter, varav de som arbetar mer än 50 procent och har uppdrag längre än sex månader kategoriseras som medarbetare, övriga kategoriseras som expertstöd. Flertalet av konsulterna är tekniska specialister och är svåra att tillsätta genom anställning utan istället anlitas inhyrd personal. En tunnelbaneutbyggnad kräver många särskilda kompetenser som inte finns tillgängliga för anställning på arbetsmarknaden. För många av kompetensområdena är dessutom tidsperioden för uppgifterna begränsade till olika skeden. Båda dessa faktorer är motiv till att använda inhyrd personal istället för att anställa. Förvaltningen bedriver ett arbete, där det är möjligt, att genomföra en konsultväxling och att anställa istället för att anlita en konsult.

Den inhyrda personalen består i huvudsak av specialister och sakkunniga inom funktionerna Teknik och hållbarhet samt Tillstånd och fastighet. Utfallet är lägre än budget per april 2016 vilket beror på färre antal inhyrda personer än antaganden i budget.

För att klara uppdraget kompetens- och resursmässigt sker också ett utbyte av tjänster mellan förvaltningen för utbyggd tunnelbana och trafikförvaltningen. Köp av dessa interna tjänster regleras och planeras genom upprättande av ATR:er (en beskrivning av arbetets omfattning, tidsåtgång och vilken typ av resurs som ska användas).

#### **4.1.6 Övriga kostnader, avskrivningar och finansnetto**

Övriga kostnader består till största del av IT-kostnader samt kostnader för information och PR.

## 4.2 Investeringar

Investeringar Mkr	Ack utfall apr 2016	Status*	Prognos 2016	Budget LF 2016	Avvik PR-BU
Tunnelbana till Nacka och söderort	115	<i>pågår</i>	305	288	17
Tunnelbana till Arenastaden	57	<i>pågår</i>	187	301	-114
Tunnelbana till Barkarby	33	<i>pågår</i>	142	136	6
Depå	7	<i>utredning</i>	45	36	10
Fordon	2	<i>utredning</i>	4	2	2
<b>Totalt investeringar</b>	<b>214</b>		<b>684</b>	<b>763</b>	<b>-79</b>

Förvaltning för utbyggd tunnelbana består av ett investeringsobjekt för vardera av de tre utbyggnadssträckorna, Tunnelbana till Nacka och söderort, Tunnelbana till Arenastaden samt Tunnelbana till Barkarby. Investeringsobjekten Depå respektive Fordon genomförs i ett gemensamt projekt.

Projekteringsarbeten pågår för alla förvaltningens projekt. I arbetet ingår att ta fram de tekniska underlag som behövs för att upprätta järnvägsplan, miljökonsekvensbeskrivning samt tillståndsansökan. I det inledande projekteringsarbetet upprättas även systemhandlingar som syftar till att lägga fast den principiella utformningen medan underlag för byggandet upprättas först i bygghandlingar. Här ingår också att genomföra geotekniska undersökningar för att få kunskap om de byggnadstekniska förutsättningarna. Detta arbete har förskjutits något för att skapa mer tid för det optimeringsarbete som nu genomförs inom förvaltningen.

Förvaltningen har genomfört en konstupphandling för konstnärlig utsmyckning av de nya tunnelbanestationerna vilken slutfördes under januari 2016. En jury arbetade med urvalet av konstnärer och tilldelning skedde den 20 januari. Därefter fördelades de utvalda konstnärerna mellan de tunnelbanestationer som ska utsmyckas.

Det ackumulerade utfallet för investeringsobjekten per april 2016 uppgår till totalt 214 miljoner kronor. För helåret gör förvaltningen bedömningen att investeringsutgiften kommer att bli 684 miljoner kronor. Detta är 79 miljoner kronor lägre än budget vilket framförallt beror på en framskjutning av byggskedet för tunnelbana till Arenastaden.

### **Optimeringsarbete**

Förvaltningen har under hösten 2015 arbetat intensivt med en generell processhantering av ekonomi, tid, innehåll och risk. Målet med processerna är att arbetet ska leda till tydliga och enhetliga beslutsunderlag i dialog med parterna. Parterna har ett ansvar att tillsammans göra bedömningar och fatta övergripande beslut inom ramen för 2013 års Stockholmsöverenskommelse för att därmed nå en så kostnadseffektiv process och så bra anläggning som möjligt. Parterna ska tillsammans ges möjlighet att på bästa sätt fatta dessa beslut i rätt tid för att möjliggöra den framdrift som utbyggnaden av tunnelbanan kräver.

I början av året visade bedömningar av projektens status att den nuvarande kostnadsbedömningen var högre än den avtalade. Kostnadsökningarna förklaras i huvudsak av ändrade krav samt ny kunskap om befintliga förhållanden med utgångspunkt i nuvarande lokalisering (till exempel bergtäckning), projektomfattning och ambitionsnivå.

De framtagna bedömningarna bygger på den successiva kalkylmetoden som är vanlig i infrastrukturprojekt. Det är viktigt att betona att en successiv kalkyl inte är en ny prognos för investeringsobjektet utan ska ses som en kontinuerlig kostnadsuppskattning. Metoden är ett fortlöpande arbetsätt för att hålla ekonomiskt uppställda ramar.

Under våren har olika åtgärds- och optimeringsförslag tagits fram. Styrelsen och delprojektstyrelserna har löpande informerats om de kostnadsbesparande åtgärderna och de har även förankrats hos respektive part.

Optimeringsarbetet omfattar flera delar. Det har genomförts generella optimeringar vilka omfattar en genomgång och ytterligare förfining med fokus på att hitta alternativa lösningar för säkerhetskoncept, normalsektioner, typstation, utformning och tekniska system till en lägre kostnad.

Säkerhetskonceptet har setts över i syfte att optimera den slutliga lösningen. Ett omfattande benchmarkingarbete har därför genomförts med till exempel Citybanan, Västmetron i Helsingfors och Citytunneln i Malmö.

Normalsektionerna för spårtunnlar, plattformsrums och servicetunnlar har ytterligare optimerats genom att storleken har minskats och visst material har bytts ut mot alternativt material.

Typstationen ska vara styrande för projekteringen av samtliga stationer och har setts över i syfte att minska bergvolymen och kostnader. Detta har gjorts

genom till exempel en förändrad utformning av plattformar, biljetthallar, utrymningsvägar och installationsutrymmen.

De tekniska systemen har optimerats för att minska volymer, materialkostnader och för att effektivare utnyttja ytorna. Övriga optimeringar omfattar till exempel produktionsanalyser för att optimera arbetstunnlarnas antal och placering och mindre vatten- och avloppstationer för hantering av dräneringsvatten.

Även förvaltningens stabsfunktioner har genomfört ett optimeringsarbete för att hitta effektiviserings- och kostnadsbesparande förslag.

För respektive utbyggnadsdel har olika förslag på åtgärder tagits fram. Åtgärdsförslagen handlar bland annat om en översyn av stationernas läge, detta för att hitta områden med bättre bergtäckning samt möjligheten att minska de risker som föreligger med angränsande anläggningar. En översyn har även gjorts av stationernas uppgångar avseende antal, placeringar och omriktade uppgångar för att bland annat skapa bättre geotekniska förutsättningar och minska produktionskostnaderna.

En aktiv samverkan kring åtgärdsförslagen har skett i partgemensamma arbetsgrupper och i delprojektstyrelserna. Det slutliga resultatet av åtgärds- och optimeringsförslagen kommer att presenteras för styrelsen i maj. Beroende på vilka åtgärder som beslutas och vidtas kan detta komma att påverka tidplanerna för respektive projekt. Planen är att besluten inarbetas i respektive genomförandeavtal som tas fram i enlighet med 2013 års Stockholmsförhandling.

#### **4.2.1 Tunnelbana till Nacka och söderort**

Projekt Tunnelbana till Nacka och söderort innebär en förlängning av Blå linje söderut från Kungsträdgården till Nacka centrum med fyra mellanliggande stationer. I projektet ingår också en avgrening via Gullmarsplan mot befintlig grön linje mot Hagsätra med en ny station i Slakthusområdet.

#### **Projektering**

Arbete pågår med att ta fram en systemhandling, järnvägsplan och underlag för miljökonsekvensbeskrivning. Systemhandlingen kommer att vara ett underlag för kommunernas detaljplanearbete som krävs för tunnelbanans utbyggnad. Samarbete med kommunerna har skett i arbetsgrupper för att hitta de bästa lösningarna för placering av stationernas uppgångar och entréer samt för arbetstunnlar och etableringsytor.

Under sommaren 2015 har förvaltningen genomfört provborrningar i Hammarby kanal, Ladugårdslandsviken, Sickla, Järla och Nacka. Under september till december 2015 har förvaltningen kompletterat undersökningarna i Järla och utfört provborrningar i Saltsjön. Under början av 2016 har provborrningarna fortsatt inom utbyggnadsområdet. Geofysiska undersökningar har genomförts på Ladugårdslandsviken mellan Blasieholmen och Skeppsholmen. Syftet med undersökningarna är att ta reda på bergets egenskaper och exakt avstånd till berget i vattenområdena.

### **Planläggning och prövning**

Projekteringsarbetet har fokuserat på att utreda lokalisering och ta fram underlag för ansökan om miljötillstånd.

Under 2016 kommer ett genomförandeavtal att upprättas mellan landstinget och berörda kommuner som mer i detalj reglerar ansvar och arbetssätt mellan parterna. Beslut om sträckning mellan Sofia och Sockenplan godkändes av landstingsstyrelsen den 6 oktober 2015. Det föreslagna alternativet innebär ett centralt läge i Slakthusområdet med en ny station under jord.

Ansökan om miljötillstånd planeras att skickas in till Mark- och miljödomstolen under november 2016 och verkställighet för vattenverksamhet (miljöprövning) förväntas vara klart vid årsskiftet 2017/2018.

Järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning ska godkännas av länsstyrelsen vilket planeras ske under våren 2017. Efter beslutet om lokalisering har planeringen av tunnelbanans utbyggnad fortsatt. Under hösten 2016 planeras ett plansamråd för järnvägsplanen och allmänhetens granskning av järnvägsplanen planeras till början av våren 2017. Järnvägsplanen fastställs av Trafikverket efter en begäran från förvaltningen vilket planeras ske under våren 2018.

Planläggnings- och miljöprövningsprocesserna planeras med målsättningen att en trafikstart ska ske cirka 2025. Det betyder att upphandling av byggentreprenader behöver ske senast år 2018. I tidplanen finns inte marginaler för eventuella överklaganden.

Samverkansmöten sker löpande med bland annat Stockholms stad, Nacka kommun, Trafikverket, myndigheter och ledningsägare.

### **Upphandling och byggande**

Inget byggande har ännu genomförts.



### **Ekonomi**

De totala projektmedlen för Tunnelbana till Nacka och söderort uppgår till 12,5 miljarder kronor (prisnivå januari 2013) fördelat på perioden 2014-2025, varav cirka 0,6 miljarder kronor avser gemensamma kostnader för förvaltningen. I de gemensamma kostnaderna ingår exempelvis tekniska specialister, kommunikation, juridik och ekonomistyrning.

För år 2016 har 288 miljoner kronor budgeterats för investeringsutgifter. Prognosen för 2016 uppgår till 305 miljoner kronor. Anledningen till avvikelsen är att arbetet med projektering har tidigare lagts.

### **Planerad verksamhet**

Frågor som för närvarande bedöms som väsentliga inom projektet är:

- Arbete med att optimera och kostnadsbespara anläggningens utformning tillsammans med kommunerna.
- Att i dialog med kommunerna besluta om åtgärdsförslag avseende de exakta placeringarna och utformningen av uppgångar och entréer samt arbetstunnlar och etableringsytor.
- Besked om utformning av överdäckning Nacka Centrum.
- Utformning av bussterminal i Nacka Centrum.
- Utformning av koppling av ny underjordisk plattform till befintlig i Gullmarsplan och hur det kan genomföras med pågående tunnelbanetrafik.
- De kraftiga lutningarna (upp emot 50 promille) studeras för att se om de kan minskas till under 45 promille. Arbete pågår och ambitionen är att försöka hamna under 40 promille på hela utbyggnadssträckan.
- Riskarbete för att minimera risker i projektet.

#### **4.2.2 Tunnelbana till Arenastaden**

Projekt Tunnelbana till Arenastaden innebär en ny tunnelbanelinje från Odenplan via Hagastaden till Arenastaden. Den nya linjen har beslutats få färgen gul.

##### **Projektering**

Under första delen av 2016 har en systemhandling för hela sträckan färdigställts och en kalkyl har tagits fram. Systemhandlingen har under våren granskats av förvaltningen och av trafikförvaltningen.

##### **Planläggning och prövning**

Under perioden 2 december – 15 januari genomfördes samråd för järnvägsplan, miljöansökan och detaljplan (enligt samordnat förfarande). Särskilda samrådsmöten har hållits med fastighetsägare och verksamhetsutövare som bedöms påverkas särskilt av byggarbetena. En mötesserie om arbetsområden, etableringar och trafikpåverkan vid Odenplan pågår med trafikkontoret inom Stockholms stad och trafikförvaltningen inom landstinget. Liknande möten genomförs med Solna stad angående trafik under byggtiden av uppgångarna i Arenastaden.

##### **Upphandling och byggande**

De förberedande arbetena för en stationsuppgång i Nya Karolinskas huvudentré sker via ett tilläggsavtal som tecknats mellan landstinget och Skanska. Dessa beräknas bli färdiga under 2016.

##### **Ekonomi**

De totala projektmedlen för Tunnelbana till Arenastaden uppgår till 4,1 miljarder kronor (prinsnivå januari 2013) fördelat på perioden 2014-2022, varav cirka 0,2 miljarder kronor avser gemensamma kostnader för förvaltningen. I de gemensamma kostnaderna ingår exempelvis tekniska specialister, kommunikation, juridik och ekonomistyrning.

För år 2016 har 301 miljoner kronor budgeterats för investeringsutgifter. Prognosen för 2016 uppgår till 187 miljoner kronor. Anledningen till avvikelserna är en uppskjutning av byggbehandlingsprojekteringen samt senareläggning av ersättning för markåtkomst och förberedande byggarbeten.

## **Planerad verksamhet**

Frågor som för närvarande bedöms som väsentliga inom projektet är:

- Arbete med att optimera anläggningens utformning tillsammans med parterna.
- Omgivningspåverkan vid byggande av bergtunnlar under Vasastan.
- Omgivningspåverkan vid Karolinska Universitetssjukhuset, Nya Karolinska Solna, Karolinska Institutet (patienter och känsliga verksamheter med försöksdjur och utrustning).
- Riskarbete för att minimera risker i projektet.

### **4.2.3 Tunnelbana till Barkarby**

Projekt Tunnelbana till Barkarby innebär en förlängning av Blå linje från den befintliga stationen Akalla till pendeltåget vid Barkarby station via Barkarbystaden.

#### **Projektering**

Arbetet med att optimera anläggningens utformning fortskrider. Parallellt med framtagandet av systemhandlingen pågår arbetet med att färdigställa järnvägsplanen och kommunernas detaljplaner med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Tillståndsansökan för miljödom lämnades in till Mark- och miljödomstolen den 15 december 2015.

Under våren har markundersökningar och provtagningar för att bland annat undersöka bergets nivå och kvalitet samt områdets grundvattenförhållanden fortgått. Arbeta pågår även med att installera mätutrustning i befintliga energibrunnar.

#### **Planläggning och prövning**

Den 3 mars 2015 godkände landstingsstyrelsen lokaliseringsutredningen för sträckan. I ett samordnat planförfarande genomfördes samråd för både detaljplaner, järnvägsplan och tillståndsansökan under april och maj 2015. Tillsammans med Trafikverket och Järfälla kommun genomfördes under våren en åtgärdsvalsstudie med syfte att ta fram en lämplig utformning av den gemensamma bytespunkten vid Barkarby station. En principöverenskommelse har tecknats med Järfälla och fastighetsägaren för Veddesta 1:13. Avtalet skapar förutsättningar för en tunnelbane- och pendeltågsuppgång, en bussterminal och en framtida exploatering av fastigheten vid Barkarby station. Ytterligare optimeringar av anläggningen pågår vilket kan påverka bussterminalens utformning något.

Ansökan om miljötillstånd har skickats in till Mark- och miljödomstolen i december 2015. Järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning kommer att skickas till länsstyrelsen för godkännande. Efter allmänhetens granskning av järnvägsplanen skickas järnvägsplanen till Trafikverket för fastställelse. Enligt överenskommelsen ska trafikstart ske cirka år 2021. I tidplanerna finns inte marginaler för eventuella överklaganden.

### **Upphandling och byggande**

Arbete med produktionsplaneringen pågår där det även ingår att planera hur kommande entreprenader ska utformas och hur kommande upphandlingar ska utföras.

### **Ekonomi**

De totala projektmedlen för Tunnelbana till Barkarby uppgår till 2,9 miljarder kronor (prisnivå januari 2013) fördelat på perioden 2014-2021, varav 0,1 miljarder kronor avser gemensamma kostnader för förvaltningen. I de gemensamma kostnaderna ingår exempelvis tekniska specialister, kommunikation, juridik och ekonomistyrning.

För år 2016 har 136 miljoner kronor budgeterats för investeringsutgifter. Prognosen för 2016 uppgår till 142 miljoner kronor. Anledningen till avvikelserna är framför allt att projekteringen för systemhandlingen har ökat i omfattning.

Projektets utfall från start till och med aktuell period ligger under budget. Projektets periodiserade utgifter ligger senare i tidplanen än vad som antogs i samband med fördelningen av projektmedlen och en snabbare upparbetning sker mot slutet av projekttiden.

### **Planerad verksamhet**

Frågor som för närvarande bedöms som väsentliga inom projektet är:

- Arbete med att optimera anläggningens utformning tillsammans med parterna.
- Färdigställa miljökonsekvensbeskrivning, järnvägsplan och detaljplaner inför granskning/utställelse och fastställelse hos Trafikverket och kommuner.
- Påbörja arbetet med förfrågningsunderlag.
- Bygga upp organisationen inför kommande byggskede.
- Teckna genomförandeavtal med kommunerna, teckna avtal med Mälarbanan och Förbifart Stockholm samt Fortifikationsverket.
- Riskarbete för att minimera risker i projektet.

#### **4.2.4 Depå och fordon**

I samband med att landstingsfullmäktige beslöt att godkänna avtalet om utbyggd tunnelbana uppdrogs det åt förvaltningen att även genomföra investering i depå och fordon för motsvarande 6,2 miljarder kronor. Depå respektive fordon är två separata investeringsobjekt som bedrivs i ett gemensamt projekt. Projektets uppdrag är att säkerställa att det finns fordon och depåkapacitet inför de olika trafikstarterna för nya tunnelbanan.

#### **Depå**

##### **Projektering**

Efter behovsanalys och utredning av olika lösningar har förvaltningen föreslagit en utveckling av den nuvarande depån i Högdalen. Alternativet innebär att dagens depå i Högdalen utvecklas och används för både Grön och Blå linje. Nya uppställningsplatser byggs under jord som komplement till dagens platser ovan jord. Depån kopplas ihop med den Gröna linjens Farstagren via ett nytt anslutningsspår under jord. Exakt dragning för anslutningsspåret kommer att utredas vidare i nästa skede. Förvaltningens förslag till inriktningsbeslut för Depå godkändes av landstingsstyrelsen den 23 februari 2016.

Planeringsarbetet har fortsatt genom bland annat samverkan med trafikförvaltningen, Stockholms Stad, företag och organisationer. Projekteringsuppdraget har startat och det omfattar bland annat att ta fram systemhandlingar, järnvägsplan inklusive miljökonsekvensbeskrivning och underlag för miljöprovning.

Underlag för tillståndsansökan till Mark- och miljödomstolen beräknas vara klart under det fjärde kvartalet 2016. Därefter fattar landstingsfullmäktige ett genomförandebeslut och bygghandlingsprojektering startar under 2017.

##### **Planläggning och provning**

Projektet har fattat beslut att planläggningsprocessen för depå ska drivas med järnvägsplan och detaljplan. Inriktningen är att projektet ansvarar för att ta fram underlag för detaljplaner åt Stockholms Stad.

##### **Upphandling och byggande**

Upphandling av systemhandlingsprojektering har genomförts våren 2016 via ramavtal med konsultmäklare.

### **Ekonomi**

De totala projektmedlen för investeringsobjekt Depå uppgår totalt till 3,4 miljarder kronor (prisnivå januari 2013) fördelat på perioden 2014-2025. För år 2016 har 36 miljoner budgeterats för utgifter och kostnader. Prognosen för 2016 uppgår till 45 miljoner kronor. Anledningen till avvikelsen är framförallt att kostnader för projektering belastar 2016 istället för 2015.

### **Planerad verksamhet**

Frågor som för närvarande bedöms som väsentliga inom projektet är:

- Riskarbete för att minimera risker i projektet.

### **Fordon**

#### **Utredningsläge och ekonomi**

Utbyggnaderna av tunnelbanan kommer att generera ett behov av fler tåg i trafik. Landstingsstyrelsen har fattat ett utredningsbeslut varpå förvaltningen under 2016 genomför en förstudie för att utreda möjligheten att anpassa de nya C30-fordonen till signalsystemen på grön och blå linje. Efter förstudien fattas ett inriktningsbeslut i landstingsstyrelsen. Detta följs av planering för att konkretisera hur anskaffningen ska ske.

De totala projektmedlen för investeringsobjekt Fordon uppgår totalt till 2,8 miljarder kronor (prisnivå januari 2013) fördelat på perioden 2014-2025. För år 2016 har 2 miljoner kronor budgeterats. Prognosen för 2016 uppgår till 4 miljoner kronor. Anledningen till avvikelsen är att fordonsutredningen kom igång under 2016 istället för 2015 som tidigare planerats.

### **Planerad verksamhet**

Frågor som för närvarande bedöms som väsentliga inom projektet är:

- Att fastställa behovet av nya fordon, deras trafikering och övergripande fordonsstrategi för tunnelbanefordon.
- Utreda kostnader, tidplan och konsekvenser gällande anpassning av C30-fordonen till grön och blå linjes signalsystem.

### **4.3 Analys och eventuella riskfaktorer**

Förvaltningens resultatprognos ligger i linje med budget och kostnaderna balanseras kontinuerligt med omföring av inbetalade medel från parterna. Intäktsutvecklingen följer därmed kostnadsutvecklingen. En viktig del för att identifiera möjligheter och risker med nya tunnelbanan är det arbete som genomförs kring kravområdena ekonomi, tid och innehåll. Vårens åtgärds- och optimeringsarbete är en del av detta arbete. Möjligheter och

risker med de förslag som tas fram i detta arbete kommer att redovisas i samband med slutrapportering under våren 2016.

I övrigt pågår ett kontinuerligt riskarbete med koppling till förvaltningens investeringsobjekt och över tid. Återkoppling kring dessa risker sker i samband med rapportering av internkontrollplanen.

## 5. Ledningens åtgärder

Förvaltningens huvudmål är att genomföra utbyggnad av tunnelbanan enligt överenskommelsen. Förvaltningens målsättning är att utbyggnaden av tunnelbanan genomförs på bästa tänkbara sätt med en tydlig ekonomisk ram och med en transparent redovisning. Arbetet med utbyggnaden sker i ett nära samarbete och med en hög grad av samverkan med såväl parterna i avtalet som med landstingets övriga förvaltningar och bolag. I nuläget pågår ett intensivt arbete tillsammans med parterna avseende tidigare beskrivet åtgärds- och optimeringsarbete.

## 6. Landstingets finanspolicy

Förvaltningen följer landstingets finanspolicy.

## 7. Nämnd-/styrelsebehandling

Tertialrapporten per april månad kommer att behandlas i Beredning för utbyggd tunnelbana den 25 augusti och i Arbetsutskottet den 30 augusti. Rapporten behandlas inte i landstingsstyrelsen eller i landstingsfullmäktige.

### **Bilagor**

Bilaga C2 Investeringar trafik  
Uppföljning målkarta



**Investeringar 2016. Trafik**Förvaltning/Bolag: **Förvaltning för utbyggd tunnelbana**Period **apr-16**

Mkr	Total utgift (mkr)		Investeringsutgifter (mkr)			Avvikelse Budget-Prognos	Kommentar Förklaring till avvikelse
	Budgeterad total utgift	Akkumulerad förbrukning t o m 2016-04-30	Budget 2016	Bokfört t o m period 2016	Prognos 2016		
<b>1 Specifierade objekt</b>							
<b>Strategiska investeringar</b>							
<b>Trafikslag*</b>							
Tunnelbana till Nacka och söderort	13 242	352	288	115	305	-17	Tidigarelagd projektering
Tunnelbana till Arenastaden	4 130	355	301	57	187	114	Framskjuten byggstart
Tunnelbana till Barkarby	2 938	172	136	33	142	-6	Ökad projektering
Depå	3 642	22	36	7	45	-10	Framskjuten projektering fr 2015 till 2016
varav depå Högdalen		22		7	45		Ny uppdelning 2016
varav depå tillkommande		0		0	0	0	Ny uppdelning 2016
Fordon	3 143	2	2	2	4	-2	Billigare fordonsutredning
<b>Rationaliseringsinvesteringar</b>							
<b>Trafikslag*</b>							
Objekt 1							
Objekt 2							
etc							
<b>2 Ospecificerade objekt totalt</b>							
Varav strategiska investeringar							
Varav ersättningsinvesteringar							
Varav rationaliseringsinvesteringar							
Summa ersättningsinvesteringar							
Summa övriga investeringar							
<b>Summa investeringsutgifter totalt</b>	27 095	903	763	214	684	79	

\*) Med trafikslag avses tunnelbana, lokalbana, buss, pendeltåg, sjötrafik, färdtjänst ect.

## Bilaga: Uppföljning målkarta

Perspektiv Verksamhet	Status
Inriktningsbeslut Depå	Grön
Tillståndsansökan Mark- och miljödomstolen Arenastaden	Röd
Samråd 2 Nacka och söderort	Ej mätbart
Inriktningsbeslut Fordon	Ej mätbart
Järnvägsplan för fastställelse Barkarby	Ej mätbart
Samråd 2 Depå	Ej mätbart
Upphandling/byggstart Barkarby	Ej mätbart
Upphandling/byggstart Arenastaden	Ej mätbart
Antagna detaljplaner Barkarby	Ej mätbart
Järnvägsplan för fastställelse Arenastaden	Ej mätbart
Tillståndsansökan Mark- och miljödomstolen Nacka och söderort	Ej mätbart
Tillståndsansökan Mark- och miljödomstolen Depå	Ej mätbart
Antagna detaljplaner Arenastaden	Ej mätbart
Genomförandebeslut Depå	Ej mätbart
Verkställighetstillstånd Barkarby	Ej mätbart
Fastställd järnvägsplan Barkarby	Ej mätbart
<b>Perspektiv Kunder</b>	
Andel positiva/neutrala inslag i media ska vara minst 90 %	Grön
Minst 90 % av de närboende ska vara positiva eller neutrala till utbyggnaden	Ej mätbart
Minst 90 % av våra uppdragsgivare och parter ska vara positiva eller neutralt inställda till vårt arbete	Ej mätbart
<b>Perspektiv Process</b>	
Uppföljning tidplanering vid varje ledningsgruppsmöte	Grön
Systemhandlingarna ska uppfylla systemmålen	Gul
Minst tre anbud per upphandling och inga förlorade överprövningar	Grön
Samtliga medarbetare ska genomgå hållbarhetsutbildning	Grön
Inga betydande revisionsanmärkningar	Grön
Röda risker ska ha åtgärder och ansvarig	Gul
Inga allvarliga arbetsmiljöolyckor	Grön
<b>Perspektiv Medarbetare</b>	
Medarbetarindex från medarbetarenkäten minst 82	Ej mätbart
Ledningsindex från medarbetarenkäten minst 84	Ej mätbart
Alla medarbetare ska ha genomfört utvecklingssamtal under året	Ej mätbart
Stressindex från medarbetarenkäten högre än 61	Ej mätbart
<b>Perspektiv Ekonomi</b>	
Förvaltningens prognos för 2014-25 får inte överskrida Stockholmsöverenskommelsen 2013	Gul
Utfallet för projekten och funktionerna ska följa beslutad budget	Gul
Tertialprognosen för projekten och funktionerna får inte skilja mer än 10 % jämfört med årets utfall	Ej mätbart