Stockholms läns landsting

Landstingsrådsberedningen

SKRIVELSE
2015-10-21

LS 2015-0175

Landstingsstyrelsen

Delårsrapport 2015 för förvaltning för utbyggd tunnelbana

Föredragande landstingsråd: Torbjörn Rosdahl

Ärendebeskrivning

Delårsrapport 2015 för förvaltning för utbyggd tunnelbana

Förslag till beslut

Landstingsrådsberedningen föreslår landstingsstyrelsen besluta

att godkänna delårsrapporten 2015 för förvaltning för utbyggd tunnelbana

Landstingsrådsberedningens motivering

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

Förvaltning för utbyggd tunnelbana rapporterar till landstingsstyrelsen och till den partsammansatta styrelsen enligt Stockholmsöverenskommelsen 2013. Styrelsen består av tjänstemän som representerar samtliga parter i överenskommelsen och den ansvarar för principiella frågor med överblick över de olika projekten. Syftet är att följa framdriften avseende både bostadsbyggandet och tunnelbaneutbyggnaden.

En partsammansatt styrgrupp för genomförandet av tunnelbane-utbyggnaden har tillsatts som stöd för arbetet. Landstinget leder styrgruppen, kommunerna och staten ingår med tjänstemanna-representanter.

Det samlade utfallet för totala investeringar och kostnader per augusti 2015 uppgår till 341 miljoner kronor (varav 46 miljoner i kostnader) att jämföra mot budget, 364 miljoner kronor (varav 63 miljoner i kostnader). Avvikelsen förklaras i huvudsak av att merparten av utgifter för tunnelbanan till Nacka och söderort samt Barkarby förväntas ske under ett senare skede av 2015 samt lägre kostnader avseende inhyrd personal.

Helårsprognosen för investeringar och kostnader för 2015 visar på ett förväntat utfall om 668 miljoner kronor att jämföra med budget 587 miljoner kronor. Avvikelsen förklaras främst av att arbetet på tunnelbaneprojekten Nacka och söderort samt Barkaby kommer att intensifieras under senare delen av 2015.

Det är viktigt att vårda överenskommelsen mellan parterna och att kontrollera att arbetet följer uppgjord totalplan i enlighet överenskommelsen mellan Stockholms läns landsting, staten, Stockholms stad, Nacka kommun, Solna stad och Järfälla kommun. Av redogörelsen framgår att så har gjorts och att projekten drivs i enligt beslutat mandat.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande den 21 september
Delårsrapport 2015 Förvaltning för utbyggd tunnelbana med bilagor

Torbjörn Rosdahl

Carl Rydingstam

Stockholms läns landsting

Förvaltning för utbyggd tunnelbana

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2015-09-21

LS 2015-0175
FUT 1501-0031

Landstingsstyrelsen

Ankom
Stockholms läns landsting
2015 -10- 13
Dnr. LS 2015-0175
Rotel I

Delårsrapport 2015 för förvaltning för utbyggd tunnelbana

Ärendebeskrivning

Delårsrapport 2015 för förvaltning för utbyggd tunnelbana

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande den 21 september
Delårsrapport 2015 Förvaltning för utbyggd tunnelbana med bilagor

Förslag till beslut

Landstingsstyrelsen föreslås besluta

att godkänna delårsrapporten 2015 för förvaltning för utbyggd tunnelbana

Förvaltningens förslag och motivering

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

Förvaltningens huvudsakliga verksamhet består i de fyra projekt som bildats för tunnelbaneutbyggnaden. Utgifter för dessa projekteringsuppdrag är de som har störst inverkan på förvaltningens utfall i form av investeringsutgifter.

Det samlade utfallet för totala investeringar och kostnader per augusti 2015 uppgår till 341 miljoner kronor (varav 46 miljoner i kostnader) att jämföra mot budget, 364 miljoner kronor (varav 63 miljoner i kostnader). Avvikelsen förklaras i huvudsak av att merparten av utgifter för

tunnelbanan till Nacka och söderort samt Barkarby förväntas ske under ett senare skede av år 2015 samt lägre kostnader avseende inhyrd personal.

Helårsprognosen för investeringar och kostnader för år 2015 visar på ett förväntat utfall om 668 miljoner kronor att jämföra med budget 587 miljoner kronor. Avvikelsen förklaras främst av att arbetet på tunnelbaneprojekten Nacka och söderort samt Barkaby kommer att intensifieras under senare delen av år 2015.

Med utgångspunkt i ovanstående föreslås landstingsstyrelsen att godkänna delårsrapport 2015 för förvaltning för utbyggd tunnelbana.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet

Inga ytterligare ekonomiska konsekvenser av beslutet.

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.

Riggert Anderson
Förvaltningschef

Förvaltning för utbyggd tunnelbana
STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING

Delårsrapport 2015

-

Förvaltning för utbyggd tunnelbana
STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING

Diarienummer
LS 2015-0175
FUT 1501-0031

Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Delårsrapport 2015

Innehållsförteckning

1. Sammanfattning 5

2. Styrning 6
2.1 Verksamhetens uppdrag och omfattning 6
2.2 Organisation 6
2.3 Styrande dokument 7
2.4 Uppdrag 8
2.4.1 Uppdrag givna i budget 8
2.4.2 Uppdrag givna under 2015 8
2.5 Internkontroll 8
2.6 Landstingets finanspolicy 10

3. Mål och indikatorer 11
3.1.1 Ekonomi i balans 11
3.1.2 Hållbar tillväxt och utveckling 11
3.2 Verksamhet 12
3.3 Genomförd verksamhet 12
3.4 Verksamhetsförändringar 13

4. Ekonomi 14
4.1 Resultatutveckling och prognos 15
4.1.1 Intäktsutveckling 15
4.1.2 Kostnadsutveckling 16
4.1.3 Avvikelser – periodens utfall och prognos 16
4.1.4 Avvikelser – utfall 16
4.1.5 Avvikelser – prognos 16
4.1.6 Personal 17
4.1.7 Utveckling helårsarbete 18
4.1.8 Övriga kostnader, avskrivningar och finansnetto 18
4.2 Investeringar 18
4.2.1 Tunnelbana till Nacka och söderort 19
4.2.2 Tunnelbana till Arenastaden 20
4.2.3 Tunnelbana till Barkarby 21
4.2.4 Depå och fordon 23
4.3 Balansräkning 25
4.4 Analys och eventuella riskfaktorer 25

5. Förvaltning som arbetsgivare 27
5.1 Sjukfrånvaro 28
6. Ledningens åtgärder 29
7. Pågående rättsprocesser (tvister) 29
8. Nämnd-/styrelsebehandling 29

1. Sammanfattning

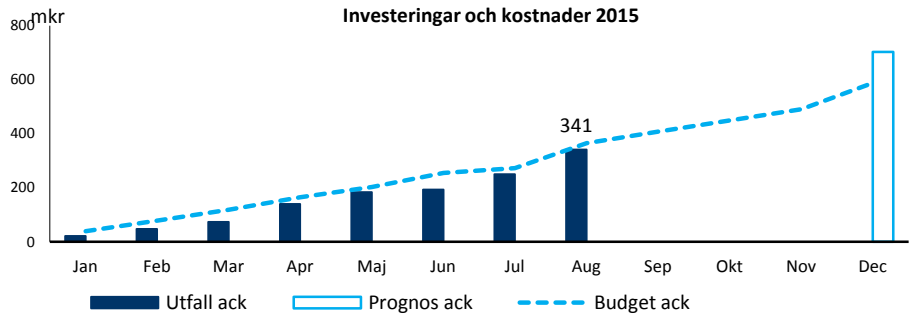
Stockholms läns landsting, staten, Stockholms stad, Nacka kommun, Solna stad och Järfälla kommun har i Stockholmsförhandlingen 2013 kommit överens om att investera i en utbyggnad av 19 kilometer ny tunnelbana samt tio nya tunnelbanestationer. Totalt innebär Stockholms-överenskommelsen (nedan benämnd överenskommelsen) en samlad investering i utbyggnad av 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 år 2015 jämfört med prognos och budget för året. Diagramet visar därmed både kostnader som belastar resultaträkningen och investeringar som aktiveras i balansräkningen.

Det samlade utfallet för totala investeringar och kostnader per augusti 2015 uppgår till 341 miljoner kronor (varav 46 miljoner i kostnader) att jämföra mot budget, 364 miljoner kronor (varav 63 miljoner i kostnader). Avvikelsen förklaras i huvudsak av att merparten av utgifter för tunnelbanan till Nacka och söderort samt Barkarby förväntas ske under ett senare skede av 2015 samt lägre kostnader avseende inhyrd personal.

Helårsprognosen för investeringar och kostnader för 2015 visar på ett förväntat utfall om 668 miljoner kronor att jämföra med budget 587 miljoner kronor. Avvikelsen förklaras främst av att arbetet på tunnelbaneprojekten Nacka och söderort samt Barkaby kommer att intensifieras under senare delen av 2015.



2. Styrning

2.1 Verksamhetens uppdrag och omfattning

Den 11 november 2013 undertecknades 2013 års Stockholms-överenskommelse, av regeringens förhandlare och Stockholms läns landsting, Stockholms stad, Nacka kommun, Solna stad och Järfälla kommun.

Överenskommelsen innebär att Stockholms tunnelbana byggs ut till Nacka, Arenastaden och Barkarby. Nackagrenen byggs ut till Gullmarsplan och kopplas samman med Hagsätralinjen, vilket skapar ökad kapacitet för den befintliga tunnelbanan genom centrala Stockholm. Utbyggnaden innebär att tio nya stationer tillkommer i systemet och det ger en ökad tillgänglighet för boende och verksamma i Stockholmsregionen. Upphandling och utbyggnaden av tunnelbanan startar etappvis från 2016 och sista etappen förväntas färdigställas cirka år 2025.

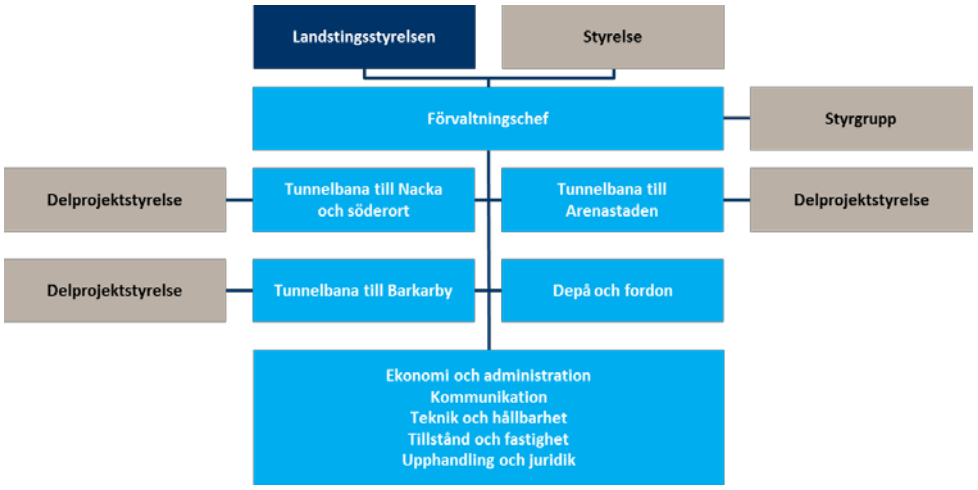
2.2 Organisation

Förvaltning för utbyggd tunnelbana rapporterar till landstingsstyrelsen och till den partsammansatta styrelsen enligt Stockholmsöverenskommelsen 2013". Styrelsen består av tjänstemän som representerar samtliga parter i överenskommelsen och den ansvarar för principiella frågor med överblick över de olika projekten. Syftet är att följa framdriften avseende både bostadsbyggandet och tunnelbaneutbyggnaden.

En partsammansatt styrgrupp för genomförandet av tunnelbane-utbyggnaden har tillsatts som stöd för arbetet. Landstinget leder styrgruppen, kommunerna och staten ingår med tjänstemanna-representanter.

Förvaltningen är organiserad utifrån de fyra projekten, Tunnelbana till Nacka och söderort, Tunnelbana till Arenastaden, Tunnelbana till Barkarby samt Depå och fordon. Vidare finns fem stödjande och styrande funktioner av administrativ och teknisk karaktär. Dessa är Ekonomi och administration, Kommunikation, Teknik och hållbarhet, Tillstånd och fastighet samt Upphandling och juridik.

De fyra projekten leds av projektchefer och de stödjande funktionerna av verksamhetsansvariga chefer. Förvaltningen leds av en förvaltningschef. Organisationen för förvaltningen för utbyggd tunnelbana ser ut enligt nedan:



Projektcheferna ansvarar för att respektive projekt når sina mål inom ramen för Stockholmsöverenskommelsen och budget. Verksamhetsansvarig chef från stödfunktion ansvarar för att ge ett kostnadseffektivt stöd till projekt- och förvaltningsledning samt förvaltningschef.

Respektive projekt har en delprojektstyrelse som leds av förvaltning för utbyggd tunnelbana med representanter från kommunerna. Staten medverkar vid behov. Delprojektstyrelsen rapporterar till parterna och styrelsen. Projekt Depå och fordon finansieras av landstinget och har därmed ingen delprojektstyrelse.

För att genomföra uppdraget har förvaltningschefen en ledningsgrupp som stöd i de löpande besluten, verksamhetsutvecklingen och den strategiska styrningen. I ledningsgruppen ingår samtliga chefer inom förvaltningen. Chefen för Tillstånd och fastighet är även biträdande förvaltningschef.

Förvaltningens arbete övergår succesivt från planering och projektering till genomförande. Det ställer nya krav på organisationen, och förvaltningens ledningsgrupp arbetar med organisation och bemanning för genomförandeskedet. Inom förvaltningen pågår ett arbete med att tydliggöra framtida behov och utarbeta en gemensam strategi för att hantera detta. En målsättning är att där det är möjligt kunna samnyttja resurser mellan delprojekten.

2.3 Styrande dokument

Den övergripande styrningen av förvaltningen sker med utgångspunkt i beslutad överenskommelse inom ramen för 2013 års Stockholms-

förhandling och genom avtal mellan parterna. I avtalet mellan parterna styrs bland annat tidplan, omfattning och finansiering av utbyggnaden.

Landstingets styrning av förvaltningen sker genom styrdokument såsom mål, budget, värdegrund, direktiv, policyer och landstingets investeringsstrategi (gäller enbart investeringsobjekten Depå och Fordon).

2.4 Uppdrag

2.4.1 Uppdrag givna i budget

Förvaltningen har inga uppdrag givna i budget.

2.4.2 Uppdrag givna under år 2015

I samband med att landstingets investeringsstrategi reviderades och beslutades, LF 2015-03-17, LS 1308-1033/1407-0854 uppdrogs landstingets nämnder och styrelser att utarbeta lokala rutiner och arbetssätt för att implementera investeringsstrategin.

Av förvaltningens fem investeringsobjekt är det enbart objekten Depå respektive Fordon som berörs av den beslutade och reviderade investeringsstrategin. I nuläget har utredningsbeslut fattats för de båda objekten. Arbetet med investeringsobjekten följer investeringsstrategin och en kontinuerlig avstämning sker med SLL Ekonomi och finans inför nästa beslutssteg. Dessa båda investeringsobjekt ligger nära de linjeuppdrag som trafikförvaltningen har för kollektivtrafik och fokus har därmed varit att tydliggöra hur denna samverkan ska kunna ske på bästa sätt inom ramen för befintlig investeringsstrategi.

Förutom de vanliga kraven som ställs inom ramen för investeringsstrategin har förvaltningen i samarbete med trafikförvaltningen utarbetat rutiner för ekonomihantering som bland annat hanterar köp av tjänster och rutiner för gränsdragning mellan förvaltningarna i olika frågeställningar som rör objekten. Detta arbete kommer att fortlöpa.

2.5 Internkontroll

Internkontroll, enligt landstingets policy för internkontroll, omfattar en struktur av policyer, processer, rutiner och organisation. Den interna kontrollen inom förvaltningen ska bygga på en helhetssyn avseende landstingets verksamhet och mål. Detta innebär att den interna kontrollen ska omfatta mål, strategier, styrning samt uppföljning. Inom dessa

områden ska det finnas inbyggda kontroll- och uppföljningssystem som säkrar en effektiv förvaltning och förebygger allvarliga fel eller förluster.

En processbeskrivning kring styrande dokument har tagits fram. Processen ska genom att reglera hanteringen av framtagande och fastställande av styrande dokument medföra att rätt dokument tas fram och att de förankras och fastställs på rätt nivå i organisationen. Förvaltningens dokumentkarta beskriver strukturen för styrande dokument och är dokumenterad i den strategiska planen. I kartan beskrivs de fyra nivåer efter vilka de styrande dokumenten är indelad. Nivåerna är i enlighet med landstingets struktur för styrande dokument.

Ett målarbete har genomförts som har syftat till att ta fram mål och aktiviteter för förvaltningen för år 2015. Målarbetet kommer att utvecklas ytterligare inför och under år 2016.

Förvaltningen har tagit fram riktlinjer för intern styrning och kontroll som ett stöd för att upprätthålla en god internkontroll vilka beslutades av landstingsstyrelsen i samband med budget 2015.

Under första halvåret 2015 har ett omfattande arbete lagts ned på att ta fram processbeskrivningar, rutiner samt en projekthandbok. Projekthandboken fungerar som en sammanhållande handling för de styrande dokumenten inom förvaltningens projektverksamhet och ska i första hand stärka informationsflödet kring viktiga områden gentemot de projekterande konsulterna som arbetar på uppdrag av projekten. I projekthandboken återfinns bland annat avsnitt kring förvaltningens detaljerade riskhanteringsrutin, detta för att underlätta och kvalitetssäkra riskarbetet samt bidra till ett enhetligt arbetssätt.

Under år 2015 har det genomförts regelbundna analysmöten och projektuppföljningsmöten med fokus på ekonomi, tidplan och risker. Övergripande risker beskrivs i 2015 års internkontrollplan. Aktuella risker har löpande behandlats vid ledningsgruppsmöten samt projekt-uppföljnings- och analysmöten med projekten. Förvaltningens risksamordnare stödjer och följer löpande upp att projekten arbetar i enlighet med riskhanteringsrutinen.

I förvaltningens internkontrollplan för år 2015 finns 21 riskområden som kopplar till förvaltningens strategiska områden i den strategiska planen. Uppföljningen av åtgärder kategoriseras i grönt, gult eller rött beroende på i vilken mån åtgärderna är genomförda. Ingen åtgärdsstatus är röd. Tio är gröna och elva är gula. Riskerna hanteras bland annat genom att

förvaltningens risksamordnare har kontinuerliga avstämningar med respektive funktion och projekt.

Prioriterade riskområden är:

- Försenad planläggnings- och tillståndsprocess
  Exempel på åtgärder för att hantera risken är fördjupade lokaliseringsutredningar, ytterligare kvalitetssäkring av underlag, mötesserier med länsstyrelsen både per projekt och övergripande avseende såväl planläggning som miljötillstånd.
- Beslut av val av tekniska lösningar
  Exempel på åtgärder för att hantera risken är att ta fram åtgärder utifrån second opinion-analys vid utformning av typstation och undersöka ett flertal specifika lösningar. Andra prioriterade beslut kring tekniska lösningar har tagits för t.ex. signalsystem och normalsektioner.
- Komplicerade förhållanden under byggtiden (brist på tillfälligt boende/vistelse)
  Exempel på åtgärder för att hantera risken är rekrytering av samordnare för omgivningspåverkan, kontakt med fastighetsägare och erfarenhetsutbyte med Citybanan.
- Bristande samarbete med externa samarbetsparter (som kan leda till förseningar i framtagandet av genomförandeavtal med kommunerna)
  Exempel på åtgärder för att hantera risken är avsiktsförklaring kring Barkarby station, hantering av bussterminaler. Vidare är en tredjepartsutredning kring 3D-fastighetsbildning/servitut genomförd och konsekvensbeskrivning pågår.

2.6 Landstingets finanspolicy

Förvaltningen följer finanspolicyn. Under år 2015 har ingen förskottsbetalning eller betydande valutaexponering skett.

3. Mål och indikatorer

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. Målen bryts sedan ned i aktiviteter som följs upp. Arbetet med målkartan kommer att utvecklas ytterligare inför 2016 då denna kommer att följas upp mer frekvent.

3.1.1 Ekonomi i balans

Mål och indikator	Utfall aug 2015	Utfall aug 2014	Prognos 2015	Mål 2015
EKONOMI I BALANS				
God ekonomisk hushållning				
Resultat: Ett positivt resultat	0 mkr	0 mkr	0 mkr	0 mkr

Resultatet visar ett nollresultat genom att förvaltningens kostnader täcks av inbetalningar från parterna i överenskommelsen. Detta medför att förvaltningen årligen kommer att redovisa ett nollresultat.

3.1.2 Hållbar tillväxt och utveckling

Mål och indikator	Utfall aug 2015	Utfall aug 2014	Prognos 2015	Mål 2015
HÅLLBAR TILLVÄXT				
Effektivt miljöarbete				
Andel ekologiska livsmedel (avser kaffe och frukt)	100%	100%	100%	100%

Förvaltningens miljöarbete styrs av landstingets miljöpolitiska program, miljöutmaning 2016, som 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 satsar på nya bostäder.

För att utveckla tunnelbaneutbyggnaden mot de hållbarhetsmål som anges i det regionala trafikförsörjningsprogrammet och miljöutmaning 2016 har förvaltningen tagit fram en strategi för hållbar utveckling. Strategin 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.

Förvaltningens miljöarbete drivs inom ramen för ett gemensamt miljöledningssystem för förvaltningar och bolag inom Stockholms läns landsting. Under 2015 har förvaltningen även påbörjat arbetet att miljöcertifiera verksamheten enligt ISO 14001. En revision av miljöledningssystemet kommer att genomföras under oktober.

3.2 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.

3.3 Genomförd verksamhet

Fokus under året har varit lokaliseringsutredningar och samråd. Lokaliseringsutredningen Sofia-Gullmarsplan/söderort färdigställdes och kungjordes i maj. Efter kungörelsen hölls ett extra samråd inför landstingsstyrelsens beslut som planeras ske i oktober.

Lokaliseringsutredningen Odenplan-Arenastaden kommer att färdigställas under september och behandlas i landstingsstyrelsen i november.

Samråd gällande depålokalisering hölls under augusti. Förstudien färdigställs under september och tas upp i landstingsstyrelsen i november.

Även andra utredningsarbeten har under år 2015 börjat ge resultat såsom utredning om typstation och normalsektion. Arbetet med typstation färdigställdes i en första version under våren 2015. Efter bland annat en second opinion-analys inom landstinget har typstationen vidareutvecklats för att säkerställa att de föreslagna lösningarna är kostnadseffektiva. Den reviderade typstationen innebär bland annat mindre volymer utsprängt berg och en optimerad placering av installationer.

Under år 2015 har följande beslut med bäring på förvaltning för utbyggd tunnelbana fattats av landstingsstyrelsen:

- Årsrapport 2014 för förvaltning för utbyggd tunnelbana, LS 2015-0148/FUT1501-0029
- Slutlig budget 2015 för förvaltning för utbyggd tunnelbana, LS 2015-0147/FUT 1501-0002
- Riktlinjer Intern styrning och kontroll, förvaltning för utbyggd tunnelbana, LS 2015-0147/FUT 1501-0020
- Internkontrollplan 2015 för förvaltning för utbyggd tunnelbana, LS 2015-0147/FUT 1501-0021
- Lokaliseringsutredning för Tunnelbana till Barkarby, LS 2015-0142/FUT1501-0024
- Tilläggsavtal nr 34, ÄF 44 – försvarsarbeten tunnelbana, LS 2015-0333/FUT 1502-0036

Under resterande delen av år 2015 kommer följande frågor beredas för beslut i landstingsstyrelsen:

- Lokaliseringsutredning för tunnelbana Sofia-Gullmarsplan/söderort (oktober)
- Lokaliseringsutredning för tunnelbana till Arenastaden via Hagastaden (november)
- Inriktningsbeslut för investeringsobjekt Depå (november)
- Genomförandeavtal för tunnelbana till Arenastaden via Hagastaden
- Genomförandeavtal för tunnelbana till Järfälla/Barkarby
- Anskaffningsbeslut avseende förberedande entreprenader i delprojekten Tunnelbana till Arenastaden och Tunnelbana till Barkarby

3.4 Verksamhetsförändringar

Inga verksamhetsförändringar är genomförda.

4. Ekonomi

Förvaltningen bedriver inte trafik eller har annan verksamhet som är intäktsbringande. Resultatet i resultaträkningen visar 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 i sin helhet i balansräkningen.

Under år 2015 har förvaltningen totalt fakturerat 707 miljoner kronor (2013 års prisnivå). Fakturering har under år 2015 skett till staten (Trafikverket) med 133 miljoner kronor, till Stockholms stad med 354 miljoner kronor samt till Stockholms läns landsting med 220 miljoner kronor. Faktureringen till Stockholms läns landsting innehåller dels en förskottering för statens räkning om 38 miljoner kronor och dels fakturering av dess eget investeringsobjekt Depå och Fordon om 19 miljoner kronor.

Statens bidrag är i dagsläget bokad som en kundfordran då Trafikverket i enlighet med sitt nuvarande regleringsbrev inte har mandat att betala ut medlen. Regleringsbrevet förväntas att ändras under hösten och inbetalningen beräknas komma senast under december månad 2015. Den ackumulerade faktureringen från landstinget till parterna uppgår per augusti till 1154 miljoner kronor. Av dessa utgör 2,1 miljoner kronor kompensation för prisnivåförändring jämfört med januari 2013.

Förvaltningens resultat från föregående år är försumbart då förvaltningen startade först i mars 2014. I nedanstående resultaträkning görs en jämförelse med bokslut år 2014 samt budget år 2015.

4.1 Resultatutveckling och prognos

Resultaträkning Mkr	Ack utfall aug 2015	Budget aug 2015	Avvik Utf-Bu aug 2015	Progn 2015	Budget 2015	Boksl 2014
Erhållna bidrag externt	35	43	-8	62	69	19
Erhållna bidrag internt	11	19	-8	28	31	11
Övriga intäkter	0					
Verksamhetens intäkter	**46**	**63**	**-16**	**90**	**100**	**30**
Personalkostnader	-9	-13	4	-15	-20	-6
Hyreskostnader	-3	-2	0	-4	-4	-3
Inhyrd personal	-29	-38	10	-60	-63	-14
Konsultkostnader	-3	-5	3	-4	-8	-4
Övriga kostnader	-3	-4	1	-7	-5	-2
Verksamhetens kostnader	**-46**	**-63**	**16**	**-90**	**-100**	**-30**
Avskrivningar	0	0	0	0	0	0
Finansnetto	0	0	0	0	0	0
Resultat före bokslutsdispositioner och skatt	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Det samlade kostnadsutfallet per augusti uppgår till 46 miljoner kronor att jämföra mot budgeterat 63 miljoner kr. Av dessa 46 består 9 miljoner av personalkostnader. Avvikelsen beror främst på att personalrekryteringar har senarelagts. Kostnadsposten inhyrd personal avviker med 10 miljoner kronor, vilket förklaras av ett lägre behov än antaganden i budget avseende externa konsulter till och med augusti 2015.

Övriga konsultkostnader avviker med 3 miljoner kronor. Det är främst färre juridiska konsulter som anlitas under år 2015.

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.

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.

I nuläget är en jämförelse av kostnadsutvecklingen mellan åren inte relevant då hela 2014 var ett uppbyggnadsår för staben.

4.1.3 Avvikelser – periodens utfall och prognos

Orsak, Mkr	Kostnader Avvik Utf-Bu aug 2015	Prognos (kostnader) Avvik Pr-Bu 2015
Inhyrd Personal (specialister)	*10*	*3*
Personalkostnader	*4*	*5*
Övriga konsulter	*3*	*3*
Övriga kostnader	*-1*	*-1*
Summa avvikelse	**16**	**10**

4.1.4 Avvikelser – utfall

Den största kostnadsavvikelsen avser inhyrd personal och övriga konsulter. Utfallet är lägre än budget vilket beror på färre antal inhyrda personer än antaganden i budget.

Inhyrd personal består i huvudsak av specialister och sakkunniga inom områdena Teknik och hållbarhet och Tillstånd och fastighet. Förvaltningen har även anlitat färre juridiska konsulter än budgeterat. Rörande personalkostnader är utfallet lägre än budget vilket beror på senareläggning av rekryteringar.

4.1.5 Avvikelser – prognos

Kostnaden avseende inhyrda specialister förväntas öka under hösten då arbetet intensifieras. Prognosen för helåret förväntas dock avvika endast med 3 miljoner kronor på helårsbasis.

Prognosen för personalkostnader är fortsatt lägre än budget med cirka 5 miljoner kronor beroende på senareläggning av rekryteringar. Även konsultkostnader och då främst anlitandet av juridiska konsulter förväntas

inte heller uppgå till budgeterat belopp, avvikelsen mot budget förväntas uppgå till 3 miljoner kronor.

4.1.6 Personal

Bemanningskostnader Mkr	Ack utfall aug 2015	Budget aug 2015	Avvik Utf-Bu aug 2015	Progn 2015	Budget 2015	Avvik PR-BU	Boksl 2014
Summa personalkostnader	**-9**	**-12**	**4**	**-14**	**-19**		
varav förändring sem- och löneskuld	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*-1*
varav lönekostnad	*-5*	*-9*	*4*	*-10*	*-13*	*3*	*-5*
varav sociala avgifter	*-3*	*-4*	*0*	*-4*	*-6*	*2*	*0*
Inhyrd personal	**-29**	**-38**	**10**	**-63**	**-63**		
Övrig personal	*-29*	*-38*	*10*	*-63*	*-63*	*0*	*-14*
Summa bemanningskostnad	**-37**	**-51**	**-26%**	**-77**	**-82**	**-7%**	

Förvaltningen bemannas genom en kombination av anställningar och inhyrd personal. Förvaltningens mål är att nyckelpersoner på staben samt projektledningar i möjligaste mån ska bemannas genom anställning inom Stockholms läns landsting. För närvarande har förvaltningen 22 medarbetare anställda.

Utöver anställd personal har totalt 74 konsulter upphandlats på hel- och deltid. Flertalet av dem är tekniska specialisterna och är svåra att tillsätta genom anställning utan istället anlitas inhyrd personal. En tunnelbane-utbyggnad kräver många särskilda kompetenser som inte finns tillgängliga för anställning på arbetsmarknaden. För många av kompentensområdena är dessutom tidsperioden för uppgifterna begränsade till olika skeden. Båda dessa faktorer är motiv till att använda inhyrd personal istället för att anställa.

Den inhyrda personalen består i huvudsak av specialister och sakkunniga inom områdena Teknik och hållbarhet samt Tillstånd och fastighet. Utfallet är lägre än budget per augusti 2015 vilket beror på färre antal inhyrda personer än antaganden i budget till och med augusti 2015. Prognosen för helåret är dock att budget följs.

För att klara uppdraget kompetens- och resursmässigt sker också ett utbyte av tjänster mellan förvaltningen för utbyggd tunnelbana och trafikförvaltningen inom Stockholms läns landsting. 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

skall användas). I avvaktan på ett fastställt pris har förvaltningen bokat upp upparbetade timmar till ett självkostnadspris som baserar sig på snittlön inklusive PO-pålägg.

4.1.7 Utveckling helårsarbete

Personalvolym/helårsarbete Antal	Ack utfall aug 2015	Budget aug 2015	Avvik Utf-Bu aug 2015	Progn 2015	Budget 2015	Avvik PR-BU	LF/LS/HSN beslut (Ja/Nej)	Boksl 2014
Helårsarbeten exkl. extratid (personalvolym)	20	23	-3	22	23	-1		6

Förvaltningen har för närvarande 22 anställda. Helårsarbeten ovan avser ett snitt anställda över året.

4.1.8 Övriga kostnader, avskrivningar och finansnetto

Övriga kostnader består till stor del av IT-kostnader samt information och PR. Prognosavvikelsen om knappt 2 miljoner kronor mot budget hänför sig främst till IT- programvaror och licenser.

4.2 Investeringar

Investeringar Mkr	Ack utfall aug 2015	Status*	Prognos 2015	Budget LF 2015	Avvik PR-BU
Tunnelbana till Nacka och söderort	79	*pågår*	197	151	46
Tunnelbana till Arenastaden	133	*pågår*	251	243	9
Tunnelbana till Barkarby	75	*pågår*	116	74	41
Depå	8	*utredning*	13	17	-5
Fordon	0	*utredning*	1	2	-1
Totalt investeringar	**295**		**578**	**487**	**91**

I förvaltningens investeringsprojekt har fokus hittills under året varit att ta fram underlag och få beslut om lokaliseringar samt utredningsarbeten kring utformning och tekniska lösningar. Exempel på utredningar under 2015 är utformning av en typstation och normalsektion. Arbetet med typstation färdigställdes i en första version under våren 2015. Efter bland annat en second opinion-analys inom landstinget har typstationen vidareutvecklats för att säkerställa att de föreslagna lösningarna är kostnadseffektiva. Den reviderade typstationen innebär bland annat mindre volymer utsprängt berg och en optimerad placering av installationer.

Det ackumulerade utfallet per augusti uppgår till totalt 295 miljoner kronor. För helåret gör förvaltningen bedömningen att investeringsutgiften kommer att bli 578 miljoner kronor. Detta är 91 miljoner kronor över budget vilket beror på att arbetet med projektering och planläggning har

blivit intensivare än den bedömning som gjordes vid tidpunkten för budget. De ackumulerade investeringsutgifterna för år 2014 och år 2015 är enligt prognosen ändå i linje med Stockholmsöverenskommelsen eftersom upparbetningen under 2014 var lägre än bedömningen i överenskommelsen.

Se nedan för en beskrivning per investeringsobjekt.

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.

Arbete pågår med att ta fram en systemhandling, järnvägsplan och underlag för miljökonsekvensbeskrivning inklusive val av sträckning och stationslägen. Systemhandlingen kommer att ge underlag för kommunernas detaljplanearbete, kopplat till tunnelbanans utbyggnad. Samarbete med kommunerna har skett i arbetsgrupper för att hitta bästa möjliga lösningarna för placering av stationernas uppgångar och lägen för arbetstunnlar och etableringsytor.

Under åren 2015-16 upprättas ett genomförandeavtal mellan landstinget och berörda kommuner som mer i detalj reglerar ansvar och arbetssätt mellan parterna.

Beslut om sträckning mellan Sofia och Sockenplan kommer att tas i landstingsstyrelsen i oktober 2015. Det förespråkade 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 augusti 2016 och verkställighet för vattenverksamhet (miljöprövning) förväntas vara klart vid årsskiftet 2017/2018. Miljökonsekvensbeskrivningen ska godkännas av länsstyrelsen vilket planeras ske under oktober 2016.

Utifrån beslutet om lokalisering fördjupas utformningen av tunnelbanan och dokumenteras i en järnvägsplan. I början av 2016 planeras ett plansamråd för järnvägsplanen och allmänhetens granskning av järnvägsplanen planeras till slutet av 2016. Järnvägsplanen fastställs av Trafikverket efter en begäran från förvaltningen vilket planeras ske under vår/sommar 2017.

Planläggnings- och miljöprövningsprocesserna planeras utefter att det enligt överenskommelsen ska ske trafikstart cirka 2025. Upphandling/byggande påbörjas år 2018. I tidplanerna finns inte marginaler upptagna för eventuella överklaganden och överprövningar.

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 0,5 miljarder kronor avser gemensamma kostnader för förvaltningen. I de gemensamma kostnaderna ingår exempelvis tekniska specialister, kommunikation, juridik och ekonomistyrning.

För år 2015 har 151 miljoner kronor budgeterats för investeringsutgifter. I samband med delårsuppföljningen har en ny prognos satts till 197 miljoner kronor. Anledningen till prognosförändringen är att förvaltningen har reviderat bedömningen av resursåtgången i projekteringsarbetet för året.

I de prognosticerade investeringsutgifterna för året ingår 3 miljoner kronor för projektledning, 5 miljoner kronor för planläggning och ersättningar och 190 miljoner kronor för projektering.

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.

Under kvartal två har markundersökningar genomförts längs sträckan Hagastaden - Arenastaden. Det har främst varit jord- och bergsonderingar för att fastställa bergets nivå. För att fastställa bergets kvalitet har också kärnprovtagningar genomförts. Grundvattenrör har installerats för att mäta nivån på grundvattnet innan, under och efter byggtiden. Inför markundersökningarna har fastighetsägare och berörda grannar informerats.

Projektering pågår på samtliga stationslägen.

Under åren 2014-2015 har arbete skett med lokaliseringsutredning och att ta fram underlag för ansökan om miljötillstånd i Mark- och miljödomstolen. Lokaliseringsutredningen behandlas av landstingsstyrelsen under november 2015.

Ansökan om miljötillstånd planeras att skickas in till Mark- och miljödomstolen under kvartal ett 2016.

Utifrån beslutet om lokalisering fördjupas utformningen av tunnelbanan och dokumenteras i en järnvägsplan. I arbetet med järnvägsplan ingår samråd med myndigheter, organisationer och allmänhet. Miljökonsekvensbeskrivningen ska godkännas av länsstyrelsen vilket planeras ske kvartal ett 2016. Järnvägsplanen fastställs av Trafikverket efter en begäran från förvaltningen vilket planeras ske kvartal fyra 2016. I tidplanerna finns inte marginaler upptagna för eventuella överklaganden.

De förberedande arbetena för en stationsuppgång i Nya Karolinskas huvudentré sker via ett tilläggsavtal som tecknats av landstinget och Skanska. De första förberedande entreprenaderna, förutom pågående arbeten med stationsuppgång, förväntas upphandlas i slutet av 2016 och arbeten komma igång under 2017.

De totala projektmedlen för Tunnelbana till Arenastaden uppgår till 4,1 miljarder kronor (prisnivå 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 2015 har 243 miljoner kronor budgeterats för investeringsutgifter. I samband med delårsuppföljningen har en ny prognos satts till 251 miljoner kronor. Anledningen till prognosförändringen är mer innehåll och därmed högre entreprenadkostnad för pågående arbeten med del av biljetthall vid Hagaplan/NKS.

I de prognostiserade investeringsutgifterna för året ingår 5 miljoner kronor för projektledning och 6 miljoner kronor för planläggning. Projekteringen prognostiseras till 107 miljoner kronor och förberedande entreprenader till 133 miljoner kronor.

4.2.3 Tunnelbana till Barkarby

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

Arbete pågår för närvarande med att optimera anläggningens utformning. Parallellet med framtagandet av systemhandlingen pågår arbetet med att färdigställa järnvägsplanen och kommunernas detaljplaner med miljökonsekvensbeskrivning samt underlag för tillståndsansökan. Under våren och sommaren har markundersökningar och provtagningar genomförts för att bland annat undersöka bergets nivå och kvalitet samt områdets grundvattenförhållanden.

Efter sommaren startar arbetet upp med att ta fram förfrågningsunderlag för de inledande entreprenaderna.

Lokaliseringsutredning för projektet beslutades i mars 2015. I ett samordnat planförfarande genomfördes samråd för både detaljplaner, järnvägsplan och tillståndsansökan under april och maj.

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. Tillsammans med projekt Mälarbanan och Trafikverket pågår nu arbete med att utveckla anläggningen samt planera byggandet för att minimera påverkan på tågtrafiken. Dialog förs även med Järfälla kommun, fasighetsägaren söder om spåret samt Trafikförvaltningen för utformningen av uppgångar och entréer mot den planerade bussterminalen.

I nära dialog med Järfälla kommun har tunnelbanans övriga entréer och uppgångar samt kommunens planerade stadsutbyggnad anpassats till varandra.

Arbetet med bland annat stationens utformning, har inneburit vissa förskjutningar i tidplanen. Ansökan om miljötillstånd ska enligt plan skickas till Mark- och miljödomstolen under vintern 2015. Miljökonsekvensbeskrivningen planeras att skickas till Länsstyrelsen för godkännande i slutet av året.

Allmänhetens granskning av järnvägsplanen planeras i februari/mars 2016 vilket innebär att järnvägsplanen skickas till Trafikverket innan sommaren 2016. Detaljplanerna beslutas av respektive kommun under sommaren/hösten 2016.

Enligt överenskommelsen så ska trafikstart ske cirka år 2021. I tidplanerna finns inte marginaler upptagna för eventuella överklaganden och överprövningar.

Arbete med produktionsplaneringen pågår. Där ingår det även att dela upp i entreprenader och planera för kommande entreprenadupphandlingar. Arbetet med att ta fram förfrågningsunderlag har påbörjats. Upphandling av byggentreprenader startar under våren 2016.

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 2015 har 74 miljoner kronor budgeterats för investeringsutgifter. I samband med delårsuppföljningen har en ny prognos satts till 116 miljoner kronor. Anledningen till prognosförändringen är framförallt att projekteringen sker tidigare och mer intensivt än vad som är budgeterats. I de prognostiserade investeringsutgifterna för året ingår 13 miljoner kronor för projektledning och 2 miljoner kronor för planläggning. Projekteringen prognostiseras till 101 miljoner kronor.

4.2.4 Depå och fordon

I samband med att landstingsfullmäktige beslöt att godkänna avtalet om utbyggd tunnelbana uppdrogs det att förvaltningen ska investera i depå och fordon för motsvarande 6,2 miljarder kronor. Depå respektive fordon är två separata investeringsobjekt som bedrivs i ett gemensamt projekt. Projekt Depå och fordon avser att säkerställa att det finns fordon och depåkapacitet inför de olika trafikstarterna inom ramen för nya tunnelbanan.

Depå
Under perioden april till augusti har en förstudie för depå genomförts. En utredningsrapport (benämnd *Utredning depålokalisering för utbyggd tunnelbana*) har levererats för granskning till förvaltningen och trafikförvaltningen. Ett tjänsteutlåtande med förvaltningens förslag till beslut om depålokalisering tas fram under september inför beslut i landstingsstyrelsen i december 2015.

Därefter fortsätter arbetet med att arbeta fram en programhandling där lösningarna ytterligare konkretiseras med bland annat planritningar, miljökonsekvensbeskrivning, investeringskalkyl och tidplan. Programarbetet beräknas bli klart under 2016. Landstingsstyrelsen kommer därefter att fatta ett genomförandebeslut. Efter upphandling av entreprenör börjar byggandet som ska vara klart cirka 2023.

Planläggningsprocessen för depå kan drivas antingen via lag om byggande av järnväg eller plan- och bygglagen. Vilket alternativ som väljs drivs av vad som är mest ändamålsenligt. Det finns ett antal faktorer att beakta i valet mellan samordnat planförfarande med både järnvägsplan enligt lagen om byggande av järnväg och detaljplan enligt plan- och bygglagen, eller endast detaljplan. Järnvägsplan kan vara påkallat främst av ett behov att hålla ihop planprocessen i olika kommuner, eller för att markåtkomstinstrumentet är starkare. Det förra behovet föreligger inte i fallet depå eftersom endast en kommun kommer att vara berörd av planprocessen. Vad gäller

markåtkomst är det dels betingat av antalet fastighetsägare och dels deras planer och synpunkter. Eftersom samrådssynpunkterna i skrivande stund ännu är under sammanställande har ett slutligt val inte gjorts.

Upphandling av systemhandlingsprojektering håller på att förberedas för att kunna påbörjas efter inriktningsbeslutet.

De totala projektmedlen för investeringsobjekt Depå uppgår totalt till 3,4 miljarder kronor (prisnivå januari 2013) fördelat på perioden 2014-2025. För år 2015 har 17 miljoner budgeterats för investeringsutgifter. I samband med delårsuppföljningen har en ny prognos för året satts till 13 miljoner kronor.

I de prognostiserade investeringsutgifterna för året ingår 6 miljoner kronor för projektledning och 7 miljoner kronor för planläggning.

Fordon

Utbyggnaderna av tunnelbanan kommer att generera ett behov av fler tåg i trafik. Landstingsstyrelsen har fattat ett utredningsbeslut varpå en förstudie påbörjas under år 2015 i syfte att bedöma nödvändiga fordonsresurser vid trafikstarterna.

Efter förstudien fattas ett inriktningsbeslut i landstingsstyrelsen. Detta följs av ett programarbete för att konkretisera hur anskaffningen ska ske.

Den totala investeringsutgiften för investeringsobjekt Fordon uppgår totalt till 2,8 miljarder kronor (prisnivå januari 2013) fördelat på perioden 2014-2025.

För år 2015 har 2 miljoner budgeterats för investeringsutgifter. I samband med delårsuppföljningen har en ny prognos för året satts till 1 miljon kronor.

4.3 Balansräkning

Balansräkning Mkr	aug 2015-08-31	dec 2014-12-31	Förändring
Tillgångar			
Anläggningstillgångar	412	117	295
Omsättningstillgångar	744	379	365
varav kassa och bank	595	360	235
SUMMA TILLGÅNGAR	**1 156**	**496**	**660**
Eget kapital			**0**
Avsättningar (samt ev. minoritetsintresse)			**0**
Skulder	**1 156**	**496**	**660**
Långfristiga skulder	1 077	417	660
Kortfristiga skulder	79	79	0
SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL	**1 156**	**496**	**660**

Förvaltningens anläggningstillgångar består tillfullo av investeringar i de olika tunnelbaneprojekten samt Depå- och fordonsprojektet. Även de av förvaltningen förvärvade fastigheter (för närvarande en fastighet Vasastaden 1:16 om 13 miljoner kronor) redovisas som investering. Omsättningstillgångarna består i huvudsak av likvida medel, kundfordran om 133 miljoner kronor samt momsfordringar. Finansiering från parterna klassificeras som långfristig skuld. Totalt har förvaltningen mottagit inbetalningar för att finansiera verksamheten om 1 154 miljoner kronor varav 76 miljoner kronor har intäktsförts och redovisats i resultaträkningen. Korta skulder består i huvudsak av leverantörsskulder samt upplupna kostnader och investeringsutgifter.

4.4 Analys och eventuella riskfaktorer

Förvaltningen arbetar löpande med riskhantering och att värdera respektive risk utefter kategorierna ekonomi, tid och anseende. Ett arbete sker löpande med kostnadsminimering. Förvaltningen har en beslutad resultatbudget, vid eventuellt godkända negativa avvikelser kommer dessa att i likhet med andra kostnader att balanseras med inbetalda medel. Förvaltningen kommer därmed alltid att redovisa ett nollresultat.

Stora infrastruktursatsningar är komplexa och inledningsvis svårbedömda både utifrån ett tekniskt och ekonomiskt perspektiv. För att hantera osäkerheter som tar sig utryck i ekonomiska konsekvenser används ofta den så kallade successiva kalkylmetoden. Genom att använda denna metod förenklar man inte investeringens komplexitet, utan möjliggör att

osäkerhetsfaktorer kan brytas ned och prissättas. På så sätt har beställaren möjlighet att kontinuerligt ta ställning till hur olika faktorer, som kan medföra kostnadsökningar för projektet, bäst ska hanteras.
Avsikten med successiv kostnadskalkylering under planeringsstadiet är att:

- Värdera olika koncept mot varandra
- Identifiera kostnadsdrivande faktorer och värdera nyttan av dessa
- Skapa kostnadsmedvetenhet hos berörda

Efter en genomförd successiv kalkyl kan projekten gå vidare medvetna om eventuella osäkerheter samt de skattade kostnadseffekterna. Detta innebär att man kan ta fram handlingsplaner i ett tidigt stadium samt förebygga kostsamma misstag genom att alternativa lösningar kontinuerligt analyseras.

Arbete med successiva kalkyler sker inte som en enskild aktivitet vid ett tillfälle utan utgör en parallell process, där kostnaden uppskattas vid lämpliga kontrollpunkter, till exempel på underlag från olika planeringsskeden. Precisionen i kostnadsuppskattning ökar då successivt allteftersom underlagen blir mer detaljerade. Härigenom kan arbetet redan från början styras mot kostnadseffektiva lösningar.

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 arbetssätt för att uppnå ekonomiskt uppställda ramar. Detta görs genom att osäkerhetsfaktorer analyseras och de mest kostnadseffektiva lösningarna eftersträvas. Metoden användes till exempel vid framtagande av underlag till 2013 års Stockholmsförhandling.

Förvaltningen har valt att arbete efter metoden successiv kalkylering, detta för att hitta de mest kostnadseffektiva lösningarna. Förvaltningens bedömning är att denna metod ger en hög grad av kostnadsmedvetenhet hos ansvariga inom förvaltningen samt hos våra avtalsparter. Krav måste kontinuerligt ställas mot de ekonomiska ramarna.

Förvaltningen genomför utöver arbetet med kostnadseffektivisering även kontinuerlig marknadsinformation för att få bra konkurrens i kommande anbud.

Förvaltningen kommer kontinuerligt att återkoppla när nya successiva kalkylbedömningar genomförs för de olika investeringsobjekten.

5. Förvaltning som arbetsgivare

Förvaltningen ingår tillsammans med flera förvaltningar och bolag i en gemensam HR-avdelning inom landstingsstyrelsens förvaltning. HR-avdelningen utför strategiska, operativa och administrativa HR-tjänster samt HR-planering och uppföljningstjänster till de ingående parterna.

Det strategiska HR-arbetet för förvaltningen sker genom att ledningsgruppsrepresentant deltar i den styrgrupp som HR-avdelningen har.

	aug 2015	jan 2015
Antal anställda	**22**	**14**
Antal tillsvidareanst	**22**	**13**
Antal tidsbegränsat anställda	**0**	**1**

Då förvaltningen är ny finns endast jämförelsedata från 150131.

Könsfördelning:

	aug 2015
Kvinnor	**15**
Män	**7**
Totalt antal	**22**

Förvaltningens personalarbete har utförts med stöd av den gemensamma HR-avdelningen för de centrala förvaltningarna.

Nya riktlinjer för lönesättning och arbetsmiljöarbete har tagits fram och är under implementering.

För chefer har ledarskapsutbildning och introduktionsutbildning genomförts. Coachprogram för chefer har tillhandahållits. Arbetet med utbildningssamordning inom förvaltningen har påbörjats och resultatet kan ses på intranät där början till utbildningskataloger för chefer och medarbetare finns under chefs och medarbetarflikarna.

2015 års löneöversyn är genomförd. Ett arbete med att samordna förvaltningarnas förmånspaket har påbörjats.

Friskvårdssatsningar har genomförts innehållande stegtävling, friskvårdsdag, stepjockey (gå trappor utmaning), och PAUS–IT (personlig

tränare i datorn). Hjärt- och lungräddningsutbildningar genomförs fortlöpande.

Samverkan med de fackliga organisationerna har genomförts enligt årsplan.

Förvaltningen är fortsatt under uppbyggnad och under perioden har ett antal rekryteringar inom projektledning och projekteringsledning genomförts. Då förvaltningens uppdrag är unikt ser vi viss svårighet att få ett bra urval av kvalificerade ansökningar.

5.1 Sjukfrånvaro

Sjukfrånvaron har under året varit låg. Underlaget är dock för litet för att göra en analys.

Sjukdagar per anställd och kön	aug 2015
Kvinnor	3,3
Män	4,6

	aug 2015
Sjukfrånvaro i %	2,0%

6. 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 samt med fokus att hålla tidplanen. 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.

7. Pågående rättsprocesser (tvister)

Inga pågående rättsprocesser/tvister finns.

8. Nämnd-/styrelsebehandling

Delårsrapporten för augusti månad är behandlad i ledningsgruppen den 18 september 2015 och kommer att behandlas i landstingsstyrelsen den 3 november 2015.

Bilagor:
Internkontrollplan
Uttalande från förvaltningsledning
Försäkran internkontroll
Investeringar trafik
Rapportering uppföljning finanspolicy

Internkontrollplan 2015 för förvaltning för utbyggd tunnelbana (uppföljning av) LS 2015-0175, FUT 1501-0031

Strategiskt område / Kravområde	Nr	Riskbeskrivning (Risk för… …på grund av…)	Påverkan (…vilket medför att…)	Sannolikhet (1-4)	Konsekvens (1-4)	Riskbedömning	Åtgärd (acceptera/begränsa/dela/ eliminera)	Kontrollmoment och frekvens	Riskägare	Status ● ● ●	Kommentar Uppföljning och status vid delårsrapportering
Finansiering/ Ekonomi	1	Avvikelser från landstingsfullmäktiges beslutade investeringsutgift	Uppdragsgivare, parter och intressenters förtroende påverkas negativt, kan ge negativ uppmärksamhet i media	2	2	4	BEGRÄNSA Proaktivt arbete genom projektuppföljnings- och analysmöten Tydlig och bra kommunikation med uppdragsgivare, parterna Transparent redovisning Sätta tydliga ramar för vad som omfattas via t.ex. genomförandeavtal	Projektuppföljnings- och analysmöten månadsvis Styrgrupp, delprojektstyrelse samt ekonomiråd med parterna. Ekonomisk redovisning månadsvis	Respektive projekt- och funktionschef	● (GRÖN)	Investeringsutgifterna är lägre än budgeterat för perioden 2014-2015. Fördjupade studier kring tekniska lösningar och projektens omfattning pågår. Förvaltningen avser att kontinuerligt arbeta med dessa kostnadsuppskattningar genom den så kallade successiva kalkylmetoden.
	2	Avvikelser från beslutad kostnadsbudget	Uppdragsgivare, parter och intressenters förtroende påverkas negativt	2	2	4	BEGRÄNSA Proaktivt arbete genom projektuppföljnings- och analysmöten. Tydlighet och bra kommunikation med uppdragsgivare, parterna Transparent redovisning	Projektuppföljnings- och analysmöten månadsvis Styrgrupp, delprojektstyrelse samt ekonomiråd med parterna. Ekonomisk redovisning månadsvis	Respektive funktions- och projektchef	● (GRÖN)	Kostnaderna är lägre än budgeterat i delårsbokslutet. Projektuppföljnings- och analysmöten sker kontinuerligt. Rapportering via t.ex. lägesrapporter till parterna, styrgruppsrapportering, styrelserapport
	3	Brister i rutiner och att rutiner inte efterlevs	Uppdragsgivare, parter och intressenters förtroende påverkas negativt, ökade kostnader, möjliga anmälningar, negativ medial publicitet	2	3	6	BEGRÄNSA Processbeskrivningar Internt kvalitetsarbete	Ev. internrevision Uppkomna brister	Bitr Förvaltningschef / Chef Ekonomi och administration	● (GUL)	Flertalet processbeskrivningar och rutiner är framtagna. Fortfarande fortgår implementering av rutiner. Hittills har inga större brister framkommit.
Kompetensförsörjning	4	Hög arbetsbelastning / sårbar organisation pga. det höga tempot och de komplexa frågeställningarna och otillräcklig bemanning	Arbetet blir kraftigt personberoende och sårbart. Risk för att personer blir överbelastade.	4	3	12	BEGRÄNSA Kompetens- och resursplan Rekrytering i tid Tydliga process- och rutinbeskrivningar	Projekt- resp. funktionsuppföljningsmöten med förv chef Möten mellan medarbetare och chef	Respektive projekt- och funktionschef	● (GUL)	Framtagande av projekthandboken och projektspecifikationer har medfört effektivisering och likriktning av projektledningsarbetet för att underlätta för organisationen. Projekten och stabsfunktionerna har under första halvåret bemannat upp sina organisationer i princip enligt plan, dock krävs fortsatt arbete med rekrytering och effektivisering av arbetsätt. Ett intranät har byggts upp vilken stärker möjligheten till åtkomst av rätt information och minskar arbetsbelastningen.
Samverkan	5	Bristande samarbete i den egna organisationen	Otydlig och mindre effektiv organisation, tidsförskjutning och högre kostnader	3	2	6	BEGRÄNSA Kontinuerligt arbete med värdegrund och målkarta, teambuildingsaktiviteter, rutiner, processbeskrivningar, beslutsgång, tydliga uppdrag t.ex. projektspecifikation med tillhörande uppföljning Konsulter och anställda ska behandlas lika Ledningspersoner och nyckelfunktioner anställda i möjligaste mån Internkommunikation - mötesserier, ledningsbrev	Medarbetarundersökning 1 ggr/år Antal ledningsbrev, antal genomförda möten (frukostmöten, förvaltningsmöten)	Förvaltningschef	● (GUL)	Uppföljning i medarbetarundersökning under hösten. Ledningsbrev har införts månatligen. Intern kommunikation i form av frukostmöten, förvaltningsmöten. Förvaltningsdag med värdegrund och info från projekten. Mötesplaner för samordning mellan berörda funktioner och projekt har förankrats.

Strategiskt område / Kravområde	Nr	Riskbeskrivning (Risk för… …på grund av…)	Påverkan (…vilket medför att…)	Sannolikhet (1-4)	Konsekvens (1-4)	Riskbedömning	Åtgärd (acceptera/begränsa/dela/ eliminera)	Kontrollmoment och frekvens	Riskägare	Status ● ● ●	Kommentar Uppföljning och status vid delårsrapportering
	6	Bristande samarbete med externa samarbetsparter pga. att vi inte lyckas med att hitta bra sätt att arbeta tillsammans	Energikrävande och utdragna diskussioner, sena projekteringsförutsättningar, risk för omtag, försenad produktionsstart	2	4	8	BEGRÄNSA Skapa bra samverkansklimat Tydliga gränssnitt och tydliga överenskommelser Transparent och kontinuerlig information via delprojektsstyrelse och lägesrapport Samarbete med aktörernas kommunikationsfunktioner	Enkät	Respektive chef	● (GUL)	Ingen enkät har genomförts. Externa lägesrapporter skickas till parterna. Bra samarbete med externa parters kommunikationsfunktioner är etablerat. Intranät för FUT inom SLL är etablerat. Fokus på processen kring den samordnade planläggningen inklusive stort arbete med gränssnitt mellan de olika parterna. Samordningsresurs som arbetar med samordning och framtagande av genomförandeavtal. Samverkansavtal tecknat med flertalet ledningsägare och andra pågår t ex med Svenska kyrkan.
	7	Ensidig/negativ bild i media	Sänkt förtroende hos allmänheten.	2	2	4	BEGRÄNSA Tidig, tydlig och korrekt information till media. Om felaktigheter förekommer bemöts de med korrekt information.	Utvärdering andel positiva/negativa/neutrala artiklar	Chef Kommunikation	● (GRÖN)	Attitydundersökningar visar att de flesta är positiva till utbyggnaden. Mediarapporteringen under året har i huvudsak varit saklig och neutral eller positiv. Förvaltningen har fått ut sina budskap. Det mesta av den negativa publicitet som förekommit har varit insändare eller annat åsiktsmaterial som krönikor.
	8	Bristande informationsspridning om påverkan under byggtiden	Sänkt förtroende hos de berörda, negativ medial uppmärksamhet	1	3	3	BEGRÄNSA Tidig och tydlig kommunikation Nyhetsbrev, information till boende	Enkät Antal informationsmöten	Chef Kommunikation / Respektive projektchef	● (GRÖN)	Förvaltningens verksamhet i samhället har varit begränsad. Pågående arbeten är geotekniska undersökningar i Saltsjön, arkeologiska undersökningar i Barkarby samt grundvattenmätningar på flertalet platser. Informationsspridningen kring dessa verksamheter har fungerat bra och inga klagomål har inkommit. Under våren har flertalet digitala och tryckta nyhetsbrev skickats ut till allmänhet och intressenter längs berörda sträckor. Ett tiotal öppna hus-aktiviteter har genomförts i samband med samrådsprocesserna.
	9	Negativa konsekvenser till följd av fattade beslut för enskilda intressenter	Sänkt förtroende hos de berörda, negativ medial uppmärksamhet	2	2	4	BEGRÄNSA Tidig och tydlig information Tydlig kommunikation som förklarar t.ex. val av stationsläge, samordning med parterna, gemensam kommunikation Förklara och förtydliga säkerhetskoncept och ersättningsmöjligheter	Enkät Få klagomål	Respektive projektchef/Chef Tillstånd och fastighet/Chef Kommunikation	● (GRÖN)	I samrådsprocessen kring lokaliseringsalternativ i Söderort har ett antal synpunkter inkommit kring att bevara befintlig dragning och djupa stationer. I samrådsredogörelsen är synpunkterna är bemötta med tydliga motiveringar. För projekt Nacka-Söderort planeras ett extra samråd kring genomförandetiden för att infånga synpunkter från berörda.

Strategiskt område / Kravområde	Nr	Riskbeskrivning (Risk för… …på grund av…)	Påverkan (…vilket medför att…)	Sannolikhet (1-4)	Konsekvens (1-4)	Riskbedömning	Åtgärd (acceptera/begränsa/dela/ eliminera)	Kontrollmoment och frekvens	Riskägare	Status 🟢 🟡 🔴	Kommentar Uppföljning och status vid delårsrapportering
Tid	10	Försenad planläggnings- och tillståndsprocess pga. beroenden mellan parter och intressenters processer alternativt överklaganden	Länsstyrelsen inte kan fatta beslut, förskjutning tidplan, ökade kostnader	3	4	12	ELIMINERA Kvalitetssäkrat underlag Samverkan	Ansökan i tid Godkända underlag och beslut	Bitr Förvaltningschef	🟢 (GRÖN)	Omfattande dialog med länsstyrelsen kring innehåll och upplägg av MKB inför deras godkännande pågår. Flertal anvisningar och rutiner framtagna för att stödja, kvalitetssäkra och likrikta de olika projektens ansökningar för att underlätta i kommande hantering hos Länsstyrelsen resp. miljödomstolen. Flertalet samråd med berörda myndigheter kring upplägg och innehåll i tillståndsprövningen. Stödjer kommunerna i framtagande av underlag till deras detaljplaneprocesser. Mindre justeringar i tider för inskick av handlingar till länsstyrelsen har genomförts i syfte att kvalitetssäkra underlagen, bl.a. genom att lokaliseringsutredning Odenplan-Arenastaden respektiv Sofia - Söderort har fördjupats.
	11	Sena beslutstillfällen (t.ex. lokaliseringsbeslut, inriktningsbeslut depå)	Osäkra projekteringsförutsättningar, ev. förskjutning tidplan	2	4	8	BEGRÄNSA Tydliggöra beslutsprocess och följa tidplaner för beslut, dialog med politiken kring behov av fattade beslut	Beslut enligt plan	Respektive projektchef	🟢 (GRÖN)	Några av samråden för järnvägsplan samt lokaliseringsstudier har förskjutits i förhållande till ursprunglig planering. Förskjutningarna i tid bedöms ändock inte påverka övergripande projekttidplan. Under 2015 har inget beslutstillfälle i LS missats.
	12	Oidentiferade förändringsposter som har påverkan på tidplanen	Tidplanen riskerar att försenas	4	3	12	BEGRÄNSA Arbete med WBS Tydlig omfattningsbeskrivning av uppdraget	Tidplan	Respektive chef	🟡 (GUL)	Inga nya betydande poster har identifierats under första halvåret.
	13	Identifierade förändringsposter som har påverkan på tidplanen	Tidplanen riskerar att försenas	4	3	12	BEGRÄNSA Arbete med WBS Tydliga konsekvensbeskrivningar till beslutsfattare	Tidplan	Respektive chef	🟡 (GUL)	För att få ett enhetligt sätt att följa upp projektens tidplaner har en rutin för tidplanering fastställts. För närvarande pågår ett samlat grepp kring tidplaneringen för att se över projekttidplanerna och beroenden mellan dess olika aktiviterer.
Affärsformer	14	Dåliga/misslyckade upphandlingar pga. bristfälliga anbud, brister i förfrågningsunderlag eller överprövning av beslut	Kostnadsfördyringar, tidsförskjutning	2	3	6	BEGRÄNSA Genomarbetat underlag, tillräcklig anbudstid, börja upphandlingsarbetet i god tid, aktivt arbete på leverantörsmarknaden Kvalitetsgranskning Dialog med anbudsgivare	Få frågor Många anbud	Chef Upphandling och juridik	🟢 (GRÖN)	Upphandlingsstrategi har tagits fram under våren och ska fastställas. Endast konsultupphandlingar har gjorts under våren utan överprövningar. Förvaltningen har medverkat vid flertal tillfällen och marknadsfört projekten såväl nationellt som internationellt.
Teknik	15	Nyttjar ej kostnadseffektiva tekniska lösningar pga. otillräckligt utredningsarbete	Ökade kostnader, överstandard	3	3	9	BEGRÄNSA Kompetent och erfaren projekteringsledning och konsulter Ifrågasätta ställda krav som riskerar att leda till överkvalitet	Projekteringsmöten månadsvis, LCC-analyser, kalkylavstämningar med berörda	Respektive chef	🟡 (GUL)	Projekteringsprocessen sker i flera steg för att hitta mer detaljerade lösningar. Under 2015 utförs utredningar och framtagande av det tekniska underlaget till Järnvägsplanen – så kallad systemhandling. Systemhandlingen ska beskriva övergripande systemlösningar och påvisa genomförbarhet och funktion. I samverkan med samtliga projekt och projektörer pågår utvärdering och optimering av tekniska gemensamma lösningar och minska kostnaderna i programhandling Typstation utan att förändra några funktioner.

Strategiskt område / Kravområde	Nr	Riskbeskrivning (Risk för… …på grund av…)	Påverkan (…vilket medför att…)	Sannolikhet (1-4)	Konsekvens (1-4)	Riskbedömning	Åtgärd (acceptera/begränsa/dela/ eliminera)	Kontrollmoment och frekvens	Riskägare	Status 🟢 🟡 🔴	Kommentar Uppföljning och status vid delårsrapportering
	16	Komplicerade förhållanden i byggmiljön, påverkan på Stockholmstrafiken.	Ökade kostnader och förseningar i tidplanen, oväntade störningar i omgivningen, negativ publicitet och opinion. Bristande förtroende hos allmänheten	4	4	16	BEGRÄNSA Kompetent och erfaren projekteringsledning och konsulter Noggranna grundundersökningar Bra planering, incitament i avtalen för att minska störningar Verka för tillräcklig ersättningstrafik, god kommunikation	Projekteringsmöten månadsvis Antal ersättningsanspråk	Respektive chef	🟢 (GRÖN)	I samband med framtagande av de tekniska lösningarna görs en produktionsplanering för att säkra genomförandet. Flertalet utredningar och inventeringar av befintliga förutsättningar är underlag till begränsningar och krav för kommande produktion för att erhålla acceptabla störningar i samhället. Inhämtat erfarenheter från andra projekt, hantering av omgivningspåverkan samt kontakter med fastighetsägare pågår. Under 2015 har inte några aktiviteter startat som påverkar framkomligheten på vägar, kollektivtrafik eller gång- och cykelvägar.
	17	Bristande implementering av riskhanteringsprocess	Fördyringar, förseningar, sämre förhållanden med samarbetsparter, omtag, fel tekniska lösningar	2	2	4	BEGRÄNSA Fokus på risker Samarbeta med alla parter i riskhanteringsprocessen	Lägesbeskrivning av risker 4 ggr/år till styrgruppen Projektuppföljningsmöten	Respektive chef	🟡 (GUL)	Riskhanteringsrutinen är fastställd och implementering av denna rutin pågår. Respektive projekt/enheter har sina egna riskregister.
	18	Kravhanteringsprocess: kraven kommer inte ut på rätt sätt till konsulter/projekten och är rätt satta vilket riskerar att systemmålen inte uppnås	Påverkar tidplanen i och med att behöver projektera om, ökade kostnader, felaktig anläggning vid överlämnande	3	2	6	BEGRÄNSA Tydlig process, informera om processen, effektiv ändringshanteringsprocess	Löpande ta fram nyckeltal för kravhanteringsprocessen - hur många uppfyllda av totalt antal	Chef Teknik och hållbarhet	🟡 (GUL)	Kravhanteringsrutinen är fastställd och under sommaren har ett hundratal krav fastställts. Arbete pågår kring systemmålen. Investeringsbeslut på kravhanteringsverktyg är klart.
Hållbarhet	19	Olyckor till följd av avancerade arbetsmoment med bristande arbetsmiljörutiner	Person- och egendomsskada, arbetsmiljöverket granskar, tidsförskjutning, ökade kostnader, risk för negativ uppmärksamhet i media	2	4	8	ELIMINERA Arbeta systematiskt, proaktivt och konkret med arbetsmiljöfrågorna (arbetsmiljöplan) Krisplan	Medverka vid skyddsronder. Krav i upphandlingar på arbetsmiljöplan. Kontroller i projekteringen. Kontroller av arbetsberedningar	Respektive projektchef	🟢 (GRÖN)	Förvaltningen har i respektive generalkonsultuppdrag delegerat BAS-P ansvaret och generalkonsulterna har tagit emot detta. I systemhandlingen ska resultatet av deras arbetsmiljöarbete presenteras. Förvaltningen medverkar aktivt i skyddsronder. Internt inom förvaltningen har en krisberedskapsrutin tagits fram, implementeringen har just påbörjats.
	20	Ej optimalt kravställande kopplat till miljö, hälsa och social hållbarhet	Ökade kostnader pga. ökade krav alternativt ej optimal miljö i tunnelbanan	3	3	9	BEGRÄNSA Startat samarbete med IVL (Svenska miljöinstitutet) kring partikelhalt i tunnelbanan. Nya mätningar i tunnelbanan påbörjas under våren 2015. Löpande samarbete med TF för att begränsa negativ påverkan på befintlig kollektivtrafik. Samarbete med kommunerna och framtagande av gränsdragningslista kring trygghetsfrågor	Via mätningar och forskningsresultat som visar att kraven är relevanta Gränsdragningslista framtagen	Chef Teknik och hållbarhet	🟡 (GUL)	I nuläget saknas det nationella standarder kring vilka risknivåer för personsäkerhet som kan anses acceptabla för tunnelbana. Mätningar kring partikelexponering för resenärer i tunnelbanan har genomförts i samarbete med Svenska Miljöinstitutet. Förslag på medicinskt underbyggt riktvärde för plattformsrummen är framtaget med hänsyn till miljökvalitetsnormen för PM10.
Kvalitet	21	Ej optimal avvägning mellan tid, ekonomi och kvalitet	Tidsförskjutning, ökade kostnader eller lägre kvalitet	3	3	9	BEGRÄNSA Aktivt arbete med kravställande Beslut i avvägningsfrågor	Projektuppföljnings- och analysmöten månadsvis Styrgrupp, delprojektstyrelse samt ekonomiråd med parterna. Ekonomisk redovisning månadsvis	Förvaltningschef	🟡 (GUL)	Tidplan och budget är i enlighet med planerat. Kontinuerligt under arbetet med förvaltningens uppdrag sker dialog med finansiärer, intressenter och projektörer kring gränssnitt, omfattning och kravhantering för att säkerställa den mest optimala lösningen. Förvaltningen arbetar kontinuerligt med succesiva kalkylmetoden för att nå kostnadsramen enligt överenskommmelsen. Vid avvägningar ska tydliga beslutsunderlag finnas till grund för aktivt beslutsfattande.

Uttalande från förvaltningsledningen

Landstingsrevisorerna

Stockholms läns landsting

Box 22550

104 22 Stockholm

Stockholm den 21 September 2015

Detta uttalande från förvaltningsledningen utgör ett väsentligt underlag för att ni som revisorer ska kunna uttala er om huruvida delårsrapporten för Förvaltning för utbyggd tunnelbana med bokslutsdatum 2015-08-31 har upprättats i enlighet med lagen om kommunal redovisning, rekommendationer utgivna av Rådet för kommunal Redovisning (RKR) samt anvisningar från landstingsstyrelsens förvaltning, och ger en rättvisande bild av förvaltningens resultat för räkenskapsåret och ekonomiska ställning per bokslutsdagen.

Vi är medvetna om att revisorns granskning skall utföras i enlighet med god revisionssed i Sverige och att detta innebär att granskningen har utformats så att ni i första hand skall kunna avge ett omdöme om förvaltningens delårsrapport i sin helhet. Det innebär att era granskningsåtgärder har begränsats till vad som ansetts nödvändigt för detta ändamål.

Mot denna bakgrund bekräftar vi, utifrån vår kunskap och övertygelse nedanstående uppgifter:

A. Delårsrapport och bokföring

1. Vi bekräftar att vi förstår ledningens ansvar för att delårsrapporten har upprättats i enlighet med tillämpligt regelverk. Det är vår uppfattning att delårsrapporten är upprättad i enlighet med angivna redovisningsprinciper och att den ger en rättvisande bild av förvaltningens resultat för perioden, ekonomiska ställning per balansdagen samt kassaflödet under perioden. Delårsrapporten innehåller inga väsentliga fel och inga väsentliga uppgifter har utelämnats. Inga väsentliga byten av redovisningsprinciper har skett under räkenskapsåret som inte upplysts om i delårsrapporten.
2. De väsentliga redovisningsprinciper som tillämpats vid upprättande av delårsrapporten är beskrivna på ett ändamålsenligt sätt.
3. Vi anser att förvaltningen har ett system av interna kontroller som anpassats för att upprätta en delårsrapport utan väsentliga felaktigheter, både till följd av oavsiktliga fel och till följd av oegentligheter.
4. Vi intygar att det utifrån vår kunskap om bokslutet inte föreligger några felaktigheter som är väsentliga, varken enskilt eller sammantaget, för delårsrapporten i sin helhet.

B. Oegentligheter

1. Vi är medvetna om att nämnden och ledning har ansvar för utformning, upprättande och vidmakthållande av en intern kontrollstruktur för att förebygga och upptäcka oegentligheter.
2. Vi har informerat er om resultaten från vår bedömning av risken för att delårsrapporten skulle kunna innehålla väsentliga fel till följd av oegentligheter.

3. Det har inte kommit till vår kännedom att förvaltningsledningen eller någon annan medarbetare med arbetsuppgifter inom den interna kontrollstrukturen har varit inblandad i några oegentligheter. Det har inte heller kommit till vår kännedom att övrig personal varit inblandad i oegentligheter som kan komma att väsentligt påverka delårsrapporten. Vi har inte heller fått kännedom om några anklagelser om finansiella felaktigheter, inklusive kända oegentligheter och misstänkta oegentligheter (oberoende av källa och inkluderar anklagelser från s.k. "whistle-blowers") som skulle kunna påverka delårsrapporten väsentligt eller på annat sätt påverka förvaltningens finansiella rapportering.

C Överensstämmelse med lagar och förordningar

1. Vi har informerat er om samtliga kända faktiska eller befarade överträdelser av lagar och förordningar, i den mån sådana förekommit, vars effekter har beaktats vid upprättande av delårsrapporten.

D Tillhandahållen information och bekräftelse om fullständighet i information och transaktioner

1. Vi har tillhandahållit
   - Tillgång till all information, såsom räkenskapsmaterial och annan dokumentation, som är av betydelse för upprättande av delårsrapporten. Ni har också beretts tillfälle att intervjua de personer ni bedömt som nödvändiga för att erhålla revisionsbevis
   - Annan information som ni har efterfrågat för revisionsändamål.
2. Samtliga affärshändelser har registrerats i den bokföring som ligger till grund för delårsrapporten.
3. Ni har fått tillgång till samtliga protokoll från styrelsens och utskottens möten.

   Ni har också fått tillgång till samtliga väsentliga avtal och överenskommelser.
4. Vi intygar att vi lämnat fullständiga uppgifter avseende närstående parter. Vi har lämnat upplysningar om förvaltningens samtliga närstående parter och alla transaktioner med närstående parter som vi känner till. Transaktioner med närstående parter är redovisade på tillbörligt sätt i delårsrapporten. Informationen i därtill hörande tilläggsupplysningar har utformats på ändamålsenligt sätt.
5. Vi anser att de väsentliga antaganden som använts vid bedömningsposter i redovisningen är rimliga.
6. Vi har informerat er om, och förvaltningen har fullgjort, samtliga kontraktsenliga åtaganden som kan ha en väsentlig effekt på delårsrapporten i händelse av överträdelse. Informationen omfattar alla lånevillkor, övriga villkor eller andra krav som hänför sig till samtliga utestående skulder.

E. Tillgångar och skulder samt poster inom linjen

1. Vi bekräftar att de tillgångar och skulder som redovisats i balansräkningen är rätt klassificerade och värderade. Vidare bekräftar vi också att det inte föreligger information som innebär att ytterligare tillgångar, skulder, poster inom linjen eller upplysningar skulle ha redovisats/lämnats i delårsrapporten.
2. Inga förändringar planeras eller övervägs som skulle kunna medföra väsentliga förändringar i värderingen av balansposter eller klassificeringen av tillgångar och skulder i delårsrapporten.

3. Alla skulder och ansvarsförbindelser, inklusive de som omfattas av skriftliga eller muntliga garantier, är redovisade på tillbörligt sätt. Informationen i därtill hörande tilläggsupplysningar har utformats på ändamålsenligt sätt.
4. Det föreligger inga civilrättsliga tvister eller andra rättsliga krav, inklusive krav på skatter eller avgifter, som skulle kunna komma att påverka delårsrapporten utöver de som redovisats eller framgår av annan information i delårsrapporten.
5. Vi har upplyst om alla skulder som hänför sig till tvister och krav, både faktiska och möjliga.
6. Inga krav i samband med tvister har inkommit eller förväntas inkomma.

F. Ersättningar till nämnd och ledande befattningshavare

G. Händelser efter balansdagen

1. Det har inte förekommit några händelser efter periodens slut som kräver ändring av eller upplysning i delårsrapporten eller i tilläggsupplysningarna.

Med vänlig hälsning

Riggert Andersson
Förvaltningschef

Johanna Munther
Chef Ekonomi och administration

Förvaltning för utbyggd tunnelbana 2015-09-21

Försäkran kring internkontroll

(Försäkran kring internkontroll utgår från Policy för internkontroll för Stockholms läns landsting och bolag, LS 1303-0431, punkt 4.2.)

Till landstingsstyrelsen:

Denna försäkran lämnas i anslutning till inrapportering av delårsbokslut per 31 augusti 2015, och avser Förvaltning för utbyggd tunnelbana.

Härmed avges försäkran att nödvändiga åtgärder vidtagits för att uppnå en tillräcklig internkontroll inom förvaltningen/bolaget.

Riggert Andersson, Förvaltningschef
Stockholm 2015-09-21

Stockholms läns landsting

LS 2015-0175 FUT 1501-0031 Bilaga C 2

Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Investeringsutfall 2015.

(fyll i färgade celler)

Period **2015-08-31**

Mkr	Total utgift (mkr) Budgeterad total utgift	Ackumulerad förbrukning t o m 2015-08-31	Investeringsutgifter (mkr) Budget 2015	Bokfört 2015	Avvikelse BU-BO	Kommentar Förklaring till avvikelse
1 Specificerade objekt						
Strategiska investeringar						
Tunnelbana						
Tunnelbana till Nacka och söderort	12 006	128	151	79	72	
Tunnelbana till Arenastaden	3 938	182	243	133	110	
Tunnelbana till Barkarby	2 785	91	74	75	-1	
Depå	3 400	12	17	8	9	
Fordon	2 800	0	2	0	2	
Ersättningsinvesteringar						
Trafikslag*						
Objekt 1						
Objekt 2						
etc						
Rationaliseringsinvesteringar						
Trafikslag*						
Objekt 1						
Objekt 2						
etc						
2 Ospecificerade objekt totalt						
Varav strategiska investeringar						
Varav ersättningsinvesteringar						
Varav rationaliseringsinvesteringar						
Summa ersättningsinvesteringar						
Summa övriga investeringar						
Summa investeringsutgifter totalt						

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

Finanspolicy - 4.2 Specifik rapportering

Förvaltningar och bolag ska i samband med varje bokslut enligt gällande anvisningar speciellt rapportera:
• valutaexponering överstigande motsvarande 2 mkr
• samtliga förskottsbetalningar
• bankgarantier avseende förskottsbetalningar

Internfinans är slutmottagare av ovanstående rapportering och skall tillse att denna används i den finansiella riskhanteringen, inkluderat att bevaka och följa upp eventuella koncernövergripande limiter behandlade i övrigt i finanspolicyn.

Internfinans ska löpande rapportera efterlevanden av sin egen styrdokumentation till Internfinans styrelse.

Bolag	**2970**		
Period	**1508**	**LS 2015-0175**	**FUT 1501-0031**
Aktualitet	**AC**		

Valutaexponering överstigande motsvarande 2 mkr SEK — **Formelfält! Formelfält Formelfält!**

Valuta	Datum för avtal (då exponering uppkommer)	Likviddatum (=betalnings-datum) [om flera, dela upp på flera rader]	Belopp i utländsk valuta			UB Valuta-kurs	Belopp i SEK			Kommentar	- Egna noteringar	- Egna noteringar
			Exponering	Säkrat belopp	Exponering - Säkring		Exponering	Säkrat belopp	Exponering - Säkring		Investering/Drift	Leverantör
EUR			0		0	9,183						
JPY			0		0	0,067						
USD			0		0	6,973						
NOK			0		0	1,128						
GBP			0		0	11,574						
OVR			0		0	1,000						
					0							
					0							
					0							
					0							
					0							
Summa	---	---	---	---	0	---	0	0	0	---	---	---

Även belopp med förfall längre fram än ett år ska rapporteras.

I det fallet valutaexponering härrör sig från flera betalningar som förfaller på olika likviddagar ska dessa delas upp i flera poster, per datum de förfaller. Om exponeringen gäller olika kontrakt bör detta också klargöras i kommentarsfältet.

Om flera rader behövs, markera valfri rad i formuläret och klicka på infoga - rader i menyraden.

Kontaktpersoner Internfinans — Anders Galmén 070-737 42 67
Rosel Ragnarsson 737 39 42