Region Stockholm

Diarienummer
RS 2020-0078
FUT 2020-0810

Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Budgetunderlag inför Budget 2021 för Region Stockholm

Innehållsförteckning

1 Omvärldsanalys 3

2 Verksamhet 8
2.1 Prioriterade verksamhetsförändringar 8
2.2 Förändringar av investeringsplanen 13

3 Ekonomiska förutsättningar 21
3.1 Resultaträkning 22
3.2 Balansräkning 24

Bilagor

Bilaga 1: FUT bilaga 1 investeringsplan 2021-2030

Bilaga 2: FUT bilaga 3 Prioritering och riskbedömning

1 Omvärldsanalys

Bakgrund

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

Verksamheten bygger huvudsakligen på överenskommelsen inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling, som undertecknades av regeringens förhandlare, Region Stockholm, Stockholms stad, Nacka kommun, Solna stad och Järfälla kommun. I enlighet med överenskommelsen ska Stockholms tunnelbana byggas ut. Det är en samlad partfinansierad investering i utbyggnad av Stockholms tunnelbana vilket gör det till den största satsningen på tunnelbanan sedan 1970-talet. Förvaltning för utbyggd tunnelbana ansvarar för att genomföra utbyggnaden av nya tunnelbanan som ger regionen möjlighet att växa hållbart och ge människor förutsättningar att resa klimatsmart.

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

I tilläggsavtal om finansiering och medfinansiering av utbyggd tunnelbana återfinns de olika parternas finansiering och ansvar kring den utbyggda tunnelbanan. Åtagandena för Södra Hagalund återfinns i ett särskilt avtal, inom ramen för Sverigeförhandlingen, där det ingår ytterligare finansiering om 1,2 miljarder kronor. Förutom en medfinansiering av tunnelbanan, medverkar kommunerna genom att bygga 82 000 nya bostäder för att möta bostadsbehovet i den växande regionen.

Under hösten 2019, genomfördes en ny kostnadsbedömning av de tre utbyggnadssträckorna inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling, den visade på en kostnadsökning motsvarande 9,3 miljarder och nu pågår en konstruktiv dialog mellan parterna för att lösa finansieringsfrågan.

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

ska ha världens bästa kollektivtrafik.

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

Den 22 oktober beslutade trafiknämnden om att tidigarelägga planeringen av ny tunnelbana Fridhemsplan-Älvsjö, TN 2019-1098.

Omvärld

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

Med anledning av trafiknämndens beslut, TN 2019-0526, om att upparbeta anläggningen nya tunnelbanan, inom ramen för AB SL, för att minska regionens skattepåverkan, pågår ett arbete med trafikförvaltningen för genomförande av detta beslut. Konsekvensen kan bli ökade kostnader för förvaltningen, framförallt på kort sikt. En förutsättning för att beslutet ska bli lyckosamt är en fortsatt god samverkan mellan förvaltningarna.

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

Angränsande anläggningar och projekt innebär ett stort behov av samordning med andra aktörer. Ett exempel är de korsningspunkter som finns med Trafikverkets anläggningar. Andra korsningspunkter finns även med andra infrastrukturägare. Konsekvensen av detta är att förvaltningen inte alltid har full rådighet över valda lösningar, varför ett nära samarbete med externa parter är nödvändigt. Korsningspunkter med Trafikverkets anläggningar har utvecklats till en tydlig tids- och kostnadsrisk. Tydligast är det för korsningspunkterna för tunnelbana till Arenastaden där fastställelsen av järnvägsplanen har försenats beroende på att inlämningen av järnvägsplanen för fastställelse dröjde till augusti 2019 beroende på att det har tagit längre tid än beräknat att hitta lösningar som båda parter känner sig trygga med.

Under tiden för fastställelsen av järnvägsplanen pågår ett gemensamt arbete med att ta fram genomförandeavtal för korsningspunkterna.

Risken att inte få tillgång till mark i tid innebär konsekvenser avseende tid och kostnad. Försenad tillfällig markåtkomst för arbets- och etableringsområden innebär försenad byggstart. Förseningar av permanent markanspråk för arbets- och etableringsområden innebär risk för försenad byggstart eller stillestånd i produktionen. Lantmäterimyndigheten har meddelat att man inte avser att ge förtida tillträde till mark i lantmäteriförrättningarna. Det innebär en risk för stillestånd i entreprenaderna vid eventuella överklaganden av förrättningarna.

Efter att förvaltningen under hösten 2019 genomfört en kostnadsbedömning av de tre utbyggnadssträckorna, Tunnelbana till Nacka och Söderort, Tunnelbana till Arenastaden samt Tunnelbana till Barkarby konstaterades att kostnadsbedömning var 9,3 miljarder högre än i avtalet redovisat kostnadstak, i 2016 års prisnivå. Detta har medfört att samtal pågår mellan parterna för att komma fram till hur kostnadsökningarna kan hanteras. Tilläggsavtal är ännu ej färdigförhandlat som reglerar den extra finansiering som erfordras för att kunna slutföra utbyggnaden av tunnelbanan. Gjord investeringsbudget utgår från antaganden om extra finansiering enligt samma principer som nuvarande avtal.

I enlighet med tidigare avtal mellan parterna ska beslutade investeringsbelopp regleras med *konsumentprisindex, KPI*. KPI mäter den genomsnittliga prisutvecklingen för hela den privata inhemska konsumtionen, de priser konsumenten faktiskt betalar. KPI är det vanliga måttet för kompensations- och inflationsberäkningar i Sverige. *Entreprenadindex* används som andra prisindex för att mäta förändringar av kostnader i bygg- och anläggningsbranschen och används där för prissättning och vid avtalsfrågor. Serien skapades 1984 och används ofta för reglering av avtal inom bygg- och anläggningssektorn. Indexet anses att objektivt och opartiskt mäta de väsentliga kostnader som förekommer vid bygg och anläggningsarbeten såsom material, löner, maskiner, transporter.[1] Förvaltningen påverkas således kraftigt av branschens indexutveckling. Historiskt ligger KPI-utvecklingen betydligt lägre än den indexutveckling som skett inom anläggningssektorn.

Arbetet med tunnelbaneutbyggnaden kan innebära tillkommande investeringar i angränsande anläggningar.

I samband med beslut om budget 2015 beslöt landstingsfullmäktige att:

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

Uppdraget ingår i trafikförvaltningens operativa verksamhet och återrapportering

[1] SCB, Entreprenadindex är mitt i prick - För indexreglerade avtal inom bygg- och anläggning

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

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

I tidplanerna finns inte marginaler upptagna för eventuella överklaganden vilket är i enlighet med Stockholmsförhandlingen 2013. Överklaganden kan ske avseende järnvägsplan, detaljplaner, miljötillstånd, bygglov, lantmäteriprocesser och domstols-process för tomträtter vilket då riskerar att försena tunnelbaneutbyggnaden och kan även innebära ökade kostnader för resurser som finns på plats. De flesta av projektens järnvägsplaner, detaljplaner och miljötillstånd är klara. Kvar som kan överklagas är järnvägsplan för Arenastaden samt järnvägsplan, detaljplan och miljötillstånd för Depå. Överklaganden kan även ske av förvaltningens upphandlingar av entreprenader och övriga konkurrens-utsatta upphandlingar.

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

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

Investeringsplanen för nämnder och bolag tas fram i samband med budgetarbetet vilket generellt sker cirka ett år innan budgetåret. De investeringsprojekt som förvaltningen driver ska pågå i många år. Mot bakgrund av ovan nämnda utmaningar är det en utmaning i sig att bedöma budget för kommande år, även om slutkostnadsprognosen består. Den nu pågående världsomfattande pandemin kan komma att påverka framdriften men i nuläget går verksamheten enligt plan.

[1] SCB, Entreprenadindex är mitt i prick - För indexreglerade avtal inom bygg- och anläggning

2 Verksamhet

2.1 Prioriterade verksamhetsförändringar

Strategiska och prioriterade verksamhetsförändringar

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

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

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

De strategiska områdena har utarbetats efter input från respektive avdelning. Ledningsgruppen har sedan, utifrån den inriktning som framgår av budget för Region Stockholm, beslutat om ett antal strategier för respektive strategiskt område. De strategiska områdena har ett långsiktigt perspektiv. Förvaltningens arbete med mål, planering, uppföljning, analys, åtgärder och internkontroll bygger på Region Stockholms grundprinciper vilka beskrivs i Integrerad ledning och styrning av Region Stockholm. Detta proaktiva arbete vävs samman med regionens mål, förvaltningens verksamhetsplan, målkarta med indikatorer och plan för internkontroll vilka för sin del innehåller aktiviteter på ett års sikt. Det innebär att fler strategiska områden kan tillkomma och hanteras inom arbetet med verksamhetsplan 2021.

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

<u>Befintligt uppdrag</u>

Befintligt uppdrag ska bedrivas så att tid, kostnad, innehåll och risk tydliggörs kontinuerligt såväl inom förvaltningen som gentemot parterna i styrelse, styrgrupp och delprojektstyrelser. Strategierna kopplar till regionens mål *En hållbar regional utveckling*. Mot den bakgrunden har ledningsgruppen beslutat om ett antal strategier inom det strategiska området Befintligt uppdrag:

- Systematisk uppföljning av nuläge gällande tid, ekonomi och risk ska ske kontinuerligt i ledningsgruppen vilket ger en tydlighet i framdriften och underlättar kommunikation internt och externt.
- Kontinuerlig avstämning av tid, ekonomi och risk med parterna bygger ett förtroende.

- Hantering av ansvarsområden gentemot parterna ger en tydlighet i projektens åtagande gentemot kommunernas åtagande.
- Ett nära samarbete med kommunerna kring markanspråk minimerar risk för ineffektiv produktion.

Förvaltningen planerar och genomför flera byggstarter under planperioden. Eventuella förskjutningar eller justeringar som skulle kunna uppstå i tidplanen på grund av förseningar och/eller överklaganden gör den ekonomiska bedömningen över tid osäker då denna kan komma att påverka verksamheten. Det medför att behovet av en bra och effektiv uppföljning, prognosläggning etcetera är av stor vikt. Förvaltningens ekonomimodell har byggts upp för att motsvara behov av en kort- och långsiktig planering och uppföljning på beslutade detaljnivåer inom projektorganisationen, men även för extern uppföljning till Region Stockholm och övriga parter inom ramen för Stockholmsförhandlingen 2013 samt Sverigeförhandlingen. Den struktur som förvaltningen byggt upp och vidareutvecklar kommer att användas under många år framöver. Förvaltningen har tidigare analyserat behovet och kommer från och med våren 2020 att ha ett system i drift som stödjer och effektiviserar detta arbete.

Förvaltningen noterar att regionens centrala kostnader ökar alternativt att det sker en ökning av utdebitering för olika tjänster från de centrala förvaltningarna, såsom ökade lokalkostnader, ökad debitering för HR-tjänster och dylikt, för att motverka eventuella fria nyttigheter inom regionen. För en verksamhet med en avtalad kostnadsram blir den direkta konsekvensen av varje ökning att investeringsmedel måste . För en verksamhet med en avtalad kostnadsram blir den direkta konsekvensen av varje ökning att investeringsmedel måste lyftas till parterna för dialog om kostnadsökning för utbyggnaden av nya tunnelbanan till förmån för den centrala förvaltningen. Detta påverkar även förvaltningens planeringsmöjligheter. Till skillnad från annan verksamhet erhåller förvaltningen inget årligt anslag för verksamheten, förutom anslag för att täcka förvaltningens räntekostnader för regionens upptagna lån för att finansiera sin del av överenskommelsen, utan finansieras helt genom det avtal om medfinansiering som gäller för nya tunnelbanan.

Med anledning av trafiknämndens beslut, TN 2019-0526, om att upparbeta anläggningen nya tunnelbanan, inom ramen för AB SL, för att minska regionens skattepåverkan, pågår ett arbete med trafikförvaltningen för genomförande av detta beslut. Det skapas en bolagsdel inom AB SL för hantering av de delar av nya tunnelbanans verksamhet som ska aktiveras och det behålls en förvaltningsspecifik del. Samtliga ansvarsförhållanden kommer att kvarstå oförändrade. Förvaltning för utbyggd tunnelbana är fortsatt en självständig förvaltning som rapporterar direkt till trafiknämnden. Implementeringskostnaderna och driftkostnaderna för detta arbete riskerar även att öka kostnaderna för förvaltningen, framförallt på kort sikt.

Förvaltningens finansiering sker via fakturering till parterna vilket regleras via en betalplan. Betalplan för medfinansiering beslutas av den partsammansatta styrelsen samt de ingående parternas politiska forum. Avseende Stockholmsförhandlingen så bygger förvaltningens inrapporterade medfinansiering, räntekostnader samt behov av

anslag på den betalplan som förhandlas mellan parterna.

Under hösten 2019 genomfördes en översyn av kostnad och tid för utbyggnadsprojekten. De nya bedömningarna visar ett överskridande av kostnadsramen för utbyggnaden av tunnelbanan med drygt 9 miljarder kronor (prisnivå januari 2016). Huvuddelen av kostnadsökningen beror på skärpta nationella krav. Det handlar framförallt om miljö- och säkerhetskrav. En annan orsak till kostnadsökningen är att det har tagit längre tid än beräknat att hitta lösningar som kommunerna och framförallt Trafikverket har kunnat godkänna. De skärpta kraven innebär även att byggtiden bedöms bli längre än tidigare beräknat. Byggtiden bedöms nu till cirka åtta år för tunnelbanan till Arenastaden och till Barkarby och till cirka tio år för tunnelbana till Nacka och Söderort.

Det pågår en konstruktiv dialog mellan parterna i Stockholmsförhandlingen om hur finansieringen av kostnadsökningen ska lösas. Region Stockholm är en av parterna. Samtal förs även på politisk nivå.

Hållbar arbetsgivare

Förvaltningen ska vara en attraktiv och konkurrenskraftig arbetsgivare som kan rekrytera, utveckla och behålla medarbetare. Förvaltningen kommer fortsätta arbetet med att bli en ännu attraktivare arbetsgivare för våra nuvarande och potentiella medarbetare genom att ha en god arbetsmiljö, gott ledarskap och ett gott medarbetarskap. Förvaltningen arbetar med ständiga förbättringar i vardagen. Bra chefer och ledare skapar förutsättningar för ett bra arbetsklimat och en styrning som överensstämmer med Region Stockholms mål. En viktig del i att vara en attraktiv arbetsgivare i dag och för framtiden är att chefer inom förvaltningen har den kompetens som behövs för att driva och genomföra ett kontinuerligt förändrings- och förbättringsarbete. Strategierna kopplar till regionens mål *Region Stockholm ska bli en hållbar arbetsgivare*. Mot den bakgrunden har ledningsgruppen beslutat om fem strategier inom det strategiska området Hållbar arbetsgivare:

- Förvaltningen ska utarbeta långsiktiga planer/processer för huvudområdena ledarskap, team, medarbetare, rekrytering, karriärutveckling, lönesättning och personalvård.
- Genom ett tydligt och utvecklat ledarskap skapar förvaltningen förutsättningar för en effektiv verksamhet och goda ambassadörer.
- Genom ett tydligt och utvecklat medarbetarskap skapar förvaltningen en effektiv verksamhet med goda ambassadörer
- Genom att förvaltningen utarbetar och levandegör en tydlig övergripande plan för löne-, kompetens- och karriärutveckling kan förvaltningen behålla och rekrytera rätt resurser.
- Anställning ska vara det första valet vid nytillsättning av tjänster med undantag för byggledartjänster som besätts genom inhyrd personal. Inhyrning gäller även för kortare uppdrag.

Att förvaltningen som arbetsgivare är attraktiv kan också speglas i att medarbetarna är

friska och mår bra. Andelen sjukfrånvaro följs därför löpande för anställda och handlingsplaner tas fram vid behov.

Förvaltningen har sedan många år ett värdegrundsarbete för att skapa en medarbetargrupp med samma utgångspunkt och värderingar. Idag är fem ledord; öppenhet, pålitlighet, kompetens, samverkan och driv en del i det vardagliga arbetet och genomsyrar bemötande, samverkan och processer såväl inom förvaltningen som gentemot externa parter. Värdegrundsarbetet är en ständigt pågående process inom förvaltningen.

Förvaltningen arbetar kontinuerligt för att medarbetarna ska ha rätt kompetens med utgångspunkt i uppdrag och ansvar. Utöver detta har utbildning i systematiskt arbetsmiljöarbete, lönesättning och utvecklingssamtal genomförts. Vidare har insatser inom säkerhet och informationssäkerhet gjorts samt webbutbildningar inom till exempel informationssäkerhet (Disa) och HBTQ-utbildningen.

Förvaltningen värnar om gruppen anställda och en särskild satsning har därför beslutats om för gruppen anställda. Förvaltningen kommer varje termin att genomföra en särskild inspirationsdag med syfte att utveckla och kompetensutveckla sina medarbetare.

Nytt uppdrag

Beslutat är att tunnelbaneutbygganden mellan Fridhemsplan-Älvsjö med sex stycken nya stationer, som ingår i Sverigeförhandlingen, tidigareläggs och påbörjas redan under 2020.

Under 2020 och 2021 är målet att ta fram ett underlag så att politiskt beslut om lokalisering för tunnelbana till Älvsjö kan fattas vid årsskiftet 2021/2022. Strategierna kopplar till regionens mål *Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem*. Mot den bakgrunden har ledningsgruppen beslutat fyra strategier inom det strategiska området Nytt uppdrag:

- Planering och organisation byggt på erfarenheter från tidigare projekt skapar mervärde samt en effektivare process.
- Genom att prioritera strategiskt viktiga frågor/utredningar i ett tidigt skede och därmed sätta förutsättningarna minskar risken för sena omtag
- Nära samverkan med Stockholms stad ger förutsättningar för samordning med kringliggande planer för bebyggelse och effektiv planläggning.
- Systematisk uppföljning av tid, ekonomi, innehåll och risk både internt och gentemot parterna ger kontinuerlig kontroll på läget och möjligheter till justeringar. Genom att genomföra second opinion får projektet värdefull input som leder till bättre kontroll på tid, kostnad och risker.

Produktionsfas

Syfte är att skapa förutsättningar för genomförande av utbyggnaden inom budget och tidplan genom upphandlingar i konkurrens, kostnadsmedvetenhet och aktivt tidplanearbete. Strategierna kopplar till regionens mål *Långsiktig ekonomisk uthållighet.* Mot den bakgrunden har ledningsgruppen beslutat fem strategier inom det strategiska området Produktionsfas:

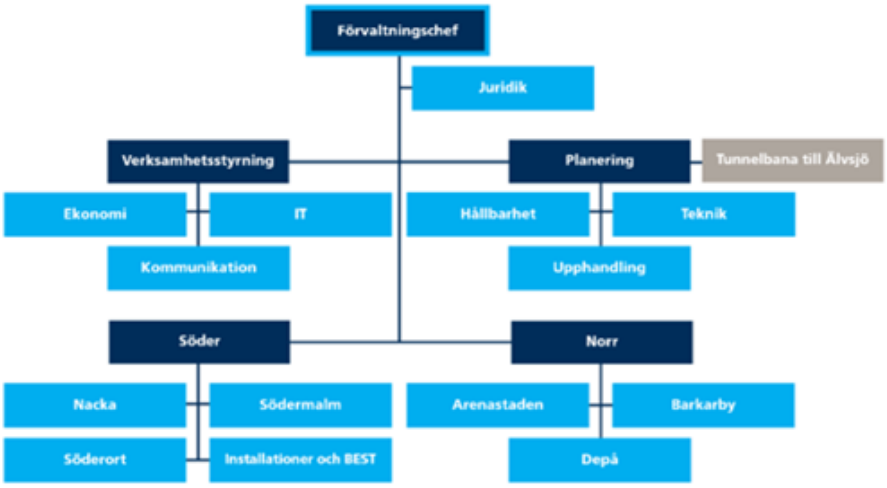
- Genomtänkta förfrågningsunderlag ger bra entreprenadkontrakt.
- Marknadsföring av kommande upphandlingar ger en god konkurrens.
- Aktiv kostnadskontroll och hög kostnadsmedvetenhet ger ekonomi i balans.
- Aktivt tidplanearbete ger oss en effektiv produktionsfas.
- Se till att alla rutiner och processer är på plats kring projekthantering (exempelvis tidsstyrning, ekonomisk uppföljning).

Överlämning

Huvudmålet för det strategiska området ”överlämning” är att möjliggöra en friktionsfri överlämning och kostnadseffektiv driftsättning. Ett annat av mål är att stödja så att de årliga målområdena i förvaltningens målkarta kan uppfyllas. Strategierna kopplar till regionens mål *Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem.* Mot den bakgrunden har ledningsgruppen beslutat tre strategier inom det strategiska området:

- Samordnad och tidsatt överlämningsprocess inom förvaltningen ger ett effektivt överlämnande.
- Effektiv samverkan med trafikförvaltningen genom att verka för en fullgod mottagarorganisation ger en effektiv överlämning.
- Kontinuerlig information till trafikförvaltningen ökar förtroendet för överlämningen.

Från 1 april 2020 har förvaltningen en nyinrättad juridisk enhet. Förvaltningen behöver samordna juridiskt stöd i frågor som rör upphandling, avtal och entreprenadjuridik.



2.2 Förändringar av investeringsplanen

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

- Tunnelbana till Nacka och Söderort.
- Tunnelbana till Arenastaden.
- Tunnelbana till Barkarby.
- Depå, Nya tunnelbanan.
- Fordon.

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

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

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

Till detta tillkommer depå och fordon för tunnelbana till Älvsjö.

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

Förvaltning för utbyggd tunnelbana upparbetar från och med 2020 anläggningen inom

AB SL. Drift- och avskrivningskostnader kommer att uppstå efter trafikstart och kommer då att belasta trafikförvaltningen.

Framtagna investeringsplaner avseende Stockholmsförhandlingens utbyggnadssträckor utgår från den kostnadsanalys som är gjord av förvaltningen hösten 2019 samt förvaltningens upprättade förslag till betalplan som är gjord utifrån antagandet om att ansvaret för kostnadsökningen följer samma principer som huvudavtalet. För de tre utbyggnadssträckorna ingår således den redovisade kostnadsfördyringen. Risken för skillnad mellan KPI och byggindex antas täckas av parterna, därav har hela medfinansieringen räknats upp med byggindex initialt. Risk för eventuella indexskillnader antas även framöver täckas av parterna varav antagandet att medfinansieringen räknas upp med samma procentsats som investeringsprognoser, det vill säga 2 procent för kommande år.

Investeringsbudgeten utgår från antaget resultat av pågående förhandlingar i prisnivå januari 2016. För att beloppet ska kunna presenteras i aktuell prisnivå har kvarvarande del (exklusive upparbetat utfall) räknats upp med en av förvaltningen framtagen byggindexkorg om cirka 12 procent som motsvarar den indexutveckling som har varit för perioden. Investeringsprognosen är gjord i aktuell prisnivå och därmed, med gjorda antaganden om medfinansiering, jämförbar med medfinansieringen (betalplanen).

Förvaltningen har vid ingången av 2020 en överlikviditet på cirka 2,5 miljarder kronor beroende på att upparbetningen har varit lägre än inbetalade medel från parterna. Delar av denna överlikviditet minskar behovet av finansiering under 2020 och delar av 2021. Vid jämförelse mellan medfinansiering och investeringsprognos under dessa år kan detta framstå som en underfinansiering från medfinansiärerna men detta bör beaktas gemensamt med den överlikviditet som fördelas.

Förvaltningens verksamhet finansieras av kommuner, stat och Region Stockholm. De delar som finansieras av kommuner och stat betecknas som medfinansiering och påverkar därmed inte Region Stockholms upplåningsbehov. Den del av finansieringen som Region Stockholm förskotterar för statens del påverkar regionens likviditet och ses därmed inte som medfinansiering utifrån ett regionperspektiv förrän vid återbetalningstillfället. Därför ingår inte dessa belopp i medfinansieringen.

I förvaltningens medfinansiering ingår inte återbetalning av förskott från staten inom Stockholmsförhandlingen. Denna finansiering måste det dock ur ett regionperspektiv tas hänsyn till. Förskotten kommer enligt nuvarande tilläggsavtal återbetalas till regionen enligt nedan i prisnivå januari 2016. Staten har dock flaggat för att lyfta frågan i den partsammansatta styrelsen om att senarelägga återbetalningen av förskotten till kommuner och region i samband med omförhandling av tilläggsavtalet.

	2023	2024	2025	2026	2027	2030	2031	2032	Totalt per part
Region Stockholm (Länsplan)	246	281	301						**828**
Region Stockholm				1 004			1 004		**2 007**

I nedanstående tabeller visas investeringsprognosen för tunnelbana till Nacka och Söderort, tunnelbana till Arenastaden och tunnelbana till Barkarby i både aktuell prisnivå och i löpande priser som tillsammans med ej aktiverbara stabs- och driftkostnader ger det totala behovet av finansiering. Medfinansieringen avser finansiering från kommuner och staten och är uppräknad till aktuell prisnivå med byggindex, inklusive redan fakturerade belopp. Raden Region Stockholm avser de medel som regionen ska finansiera i enlighet med den betalplan som förhandlas, uppräknad med byggindex. På motsvarande sätt har station Södra Hagalund inom Sverigeförhandlingen hanterats.

Medfinansieringen avser finansiering från kommuner och stat och följer förslag till betalplan. Medfinansieringen har i likhet med investeringsbeloppen räknats upp med byggindex till dagens prisnivå med ett antagande om att denna finansiering täcks av parterna. Beloppet har därefter räknats upp med ett inflationsantagande om 2 procent årligen från 2021 i likhet med investeringsbudgeten.

Förvaltningen har vid ingången av 2020 en överlikviditet på cirka 2,5 miljarder kronor vilket påverkar behovet av medel under 2020. Statens återbetalning av förskott ingår inte i beloppen för medfinansieringen.

Differens mellan totalbelopp i budget 2020 och totalbelopp i budget 2021 förklaras av kostnadsfördyringar som det pågår förhandlingar om. Prognosen har även gjorts i aktuell prisnivå och därmed tagit hänsyn till den aktuella kostnadsnivån.

För Nacka och Söderort är redovisade investeringsbelopp det som kalkylerats som total kostnad i 2019 års prisnivå inklusive tidigare utfall, december. Beloppet blir då 23 277 miljoner kronor. En del av detta belopp avser ej aktiverbara kostnader. Investeringsprognosen har därefter räknats upp med ett inflationsantagande om 2 procent årligen till löpande priser från och med 2021. Dessa belopp skiljer sig mot den nu föreslagna betalplanen som nu diskuteras med parterna eftersom denna redovisar siffrorna i 2016 års prisnivå. Skillnaden motsvarar den aktuella byggindexkorgen för perioden 2016-2019 vilket motsvarar 12,06 procent. Det som förhandlas om med parterna är kostnadsfördyringen vilket motsvarar 6,5 miljarder kronor i 2016 års prisnivå.

Nacka och Söderort	Utfall 2014-19	Prognos 2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Totalt
Investeringsplan dec 2019 års prisnivå	2 111	1 418	2 212	2 303	2 679	2 711	2 312	2 035	1 719	1 407	922	564	22 392
Investerings-plan löpande priser	2 111	1 418	2 257	2 396	2 843	2 934	2 552	2 291	1 974	1 648	1 102	688	24 214
Stab- och driftkostnader (ej aktiverbara)	262	64	58	56	55	59	73	77	72	54	44	12	886
Totalt finansierings-behov löpande priser	**2 373**	**1 482**	**2 314**	**2 452**	**2 899**	**2 993**	**2 626**	**2 369**	**2 046**	**1 702**	**1 145**	**700**	**25 100**
Medfinansiering, inkl. KPI-antagande, löpande priser	3 077	0	1 674	1 851	2 255	2 332	2 444	2 496	1 909	1 369	1 070	267	20 744
Medfinansiering, inkl. byggindex, löpande priser	3 199	0	1 723	1 905	2 321	2 400	2 515	2 569	1 965	1 409	1 101	274	21 381
Region Stockholm inkl. KPI-antagande, löpande priser	668	0	146	162	197	203	213	590	657	471	368	92	3 767
Region Stockholm inkl. byggindex, löpande priser	695	0	150	166	203	209	219	607	676	485	379	94	3 884
Total finansiering inkl. byggindex	**3 894**	**0**	**1 873**	**2 072**	**2 523**	**2 609**	**2 734**	**3 176**	**2 641**	**1 893**	**1 480**	**369**	**25 265**

För tunnelbana till Arenastaden är redovisade investeringsbelopp det som kalkylerats som total kostnad i 2019 års prisnivå inklusive tidigare utfall, december. Beloppet blir då 6 253 miljoner kronor. En del av detta belopp avser ej aktiverbara kostnader. Investeringsprognosen har därefter räknats upp med ett inflationsantagande om 2 procent årligen till löpande priser från och med 2021. Dessa belopp skiljer sig mot den nu föreslagna betalplanen som nu diskuteras med parterna eftersom denna redovisar siffrorna i 2016 års prisnivå. Skillnaden motsvarar den aktuella byggindexkorgen för perioden 2016-2019 vilket motsvarar 12,06 procent. Det som förhandlas om med parterna är kostnadsfördyringen vilket motsvarar 0,9 miljarder kronor i 2016 års prisnivå.

Arenastaden	Utfall 2014-19	Prognos 2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Totalt
Investeringsplan dec 2019 års prisnivå	881	406	561	672	1 006	1 123	568	505	216	40	1	0	5 979
Investeringsplan löpande priser	881	406	572	699	1 067	1 216	627	568	248	46	1	0	6 333
Stab- och driftkostnader (ej aktiverbara)	120	22	20	22	19	24	19	16	9	2	0	0	272
Totalt finansierings-behov löpande priser	**1 001**	**428**	**592**	**721**	**1 086**	**1 240**	**646**	**584**	**257**	**49**	**1**	**0**	**6 606**
Medfinansiering, inkl. KPI-antagande, löpande priser	851	0	118	516	552	709	448	419	203	24	0	0	3 840
Medfinansiering, inkl. byggindex, löpande priser	893	0	122	531	568	730	461	431	209	24	0	0	3 969
Region Stockholm inkl. KPI-antagande, löpande priser	1 041	0	65	283	303	388	223	168	81	9	0	0	2 562
Region Stockholm inkl. byggindex, löpande priser	1 093	0	67	291	312	400	229	173	84	10	0	0	2 657
Total finansiering inkl. byggindex	**1 986**	**0**	**189**	**822**	**880**	**1 129**	**690**	**604**	**292**	**34**	**0**	**0**	**6 627**

I investeringsbudget ingår Järfälla kommuns finansiering avseende uppgång och biljetthall Veddesta vid Barkarby stations tunnelbanestation, FUT 2017–0232, där Järfälla ska finansiera uppgången efter verklig kostnad. Dessutom har tidigare justering skett för bytespunkt Barkarby station, FUT 2018–0104, där cirka 200 miljoner kronor i 2016 års prisnivå beräknas att betalas ut till Trafikverket och därmed kostnadsförs. Ett annat alternativ är att redovisa detta som medfinansiering av statlig infrastruktur i balansräkningen och skriva av den på 25 år. Alternativet att redovisa det som en kostnad har dock förordats av regionledningskontoret än så länge.

För tunnelbana till Barkarby är redovisade investeringsbelopp det som kalkylerats som total kostnad i 2019 års prisnivå inklusive tidigare utfall, december. Beloppet blir då 5 286 miljoner kronor. En del av detta belopp avser ej aktiverbara kostnader. Investeringsprognosen har därefter räknats upp med ett inflationsantagande om 2 procent årligen till löpande priser från och med 2021. Dessa belopp skiljer sig mot den nu föreslagna betalplanen som nu diskuteras med parterna eftersom denna redovisar siffrorna i 2016 års prisnivå. Skillnaden motsvarar den aktuella byggindexkorgen för perioden 2016-2019 vilket motsvarar 12,06 procent. Det som förhandlas om med parterna är kostnadsfördyringen vilket motsvarar 1,9 miljarder kronor i 2016 års prisnivå.

Barkarby	Utfall 2014-19	Prognos 2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Totalt
Investeringsplan dec 2019 års prisnivå	803	491	906	1 019	1 004	968	374	27	4	1	1	0	5 598
Investeringsplan löpande priser	803	491	924	1 061	1 066	1 048	413	30	4	1	1	0	5 842
Stab- och driftkostnader (ej aktiverbara)	95	41	66	76	65	34	13	1	0	0	0	0	391
Totalt finansierings-behov löpande priser	**897**	**533**	**990**	**1 136**	**1 130**	**1 082**	**425**	**32**	**4**	**1**	**1**	**0**	**6 232**
Medfinansiering, inkl. KPI-antagande, löpande priser	804	365	718	753	772	860	337	20	0	0	0	0	4 630
Medfinansiering, inkl. byggindex, löpande priser	814	376	739	775	794	884	346	21	0	0	0	0	4 748
Region Stockholm inkl. KPI-antagande, löpande priser	327	83	162	169	244	320	131	8	0	0	0	0	1 444
Region Stockholm inkl. byggindex, löpande priser	331	86	167	174	251	329	135	8	0	0	0	0	1 480
Total finansiering inkl. byggindex	**1 146**	**461**	**906**	**949**	**1 044**	**1 213**	**481**	**29**	**0**	**0**	**0**	**0**	**6 229**

I enlighet med trafikförvaltningens tjänsteutlåtande fattade fullmäktige beslut om teknisk anpassning av C30-fordon. Detta för att beställda och kommande fordon, C30, ska kunna trafikera befintliga linjer inklusive utbyggnadssträckorna. Anpassning sker inom ramen för trafikförvaltningens uppdrag varför 500 miljoner kronor i prisnivå 2013 omfördelades från förvaltning för utbyggd tunnelbana till trafikförvaltningen inom ramen för budget 2018. Kvarvarande ram för investeringsobjekt fordon har

räknats upp med KPI-utveckling från januari 2013 till idag och därefter med ett inflationsantagande om 2 procent årligen.

Trafiknämnden beslutade om att föreslå för regionfullmäktige om genomförande av Depå, Nya tunnelbanan, den 14 maj 2019, FUT 2019-0265. Den totala ramen för den samlade utbyggnaden av depåkapaciteten (tidigare Depå Högdalen samt Depå tillkommande) är en delsumma av det inom ramen för Stockholmsförhandlingen beslutade 6,2 miljarder för depå och fordon. Framtagen kalkyl för objekt Depå, Nya tunnelbanan är beräknad i 2019 års prisnivå och motsvarar 4,0 miljarder kronor. Med ett antagande om en framtida indexutvecklingen på cirka tre procent uppskattas den slutliga investeringsutgiften till 4,5 miljarder kronor inklusive stabs- och ej aktiverbara driftskostnader, vilket är i linje med 2013 års Stockholmsförhandling.

De i investeringskalkylen beskrivna driftskostnaderna efter driftstart är framtagna i samverkan med trafikförvaltningen. Driftskostnader för den utbyggda depåanläggningen uppskattas enligt tjänsteutlåtandet till cirka 200 miljoner kronor per år de första 20 åren och sjunker därefter till följd av minskade avskrivningskostnader, vilket kommer att belasta trafikförvaltningen.

Den 22 oktober beslutade trafiknämnden om att tidigarelägga planeringen av ny tunnelbana Fridhemsplan-Älvsjö, TN 2019-1098 till 2020. Det förhandlade beloppet i Sverigeförhandlingen i 2016 års prisnivå är 11,5 miljarder kronor. Till detta tillkommer ett kostnadstak på 1,1 miljarder kronor. Investeringsbeloppet anger investeringsbehovet exklusive stabskostnader och ej aktiverbara driftkostnader. Investeringsbehovet har räknats upp med KPI-utfall till dagens prisnivå och därefter har ett inflationsantagande om 2 procent årligen använts för att ange beloppet i löpande priser. På motsvarande sätt har medfinansieringen och finansieringen från Region Stockholm räknats upp. Inom den tidigarelagda planeringen av ny tunnelbana Fridhemsplan-Älvsjö ska en förnyad successiv kalkyl göras för att tidigt stämma av den avtalade kostnadsramen.

Älvsjö	Ut-fall 201 4-19	Prog-nos 2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	Totalt
Investerings-plan jan 2016 års prisnivå	0	32	58	184	357	356	531	1 064	1 325	1 294	1 252	1 317	1 037	949	768	494	0	11 016
Investerings-plan löpande priser	0	32	58	208	424	422	642	1 311	1 668	1 664	1 643	1 765	1 424	1 331	1 103	734	0	14 428
Stab- och driftkostnader (ej aktiverbara)	0	2	2	5	8	9	17	31	44	46	46	52	58	55	53	54	0	484
Totalt finansierings-behov löpande priser	**0**	**34**	**60**	**213**	**432**	**430**	**659**	**1 343**	**1 712**	**1 709**	**1 689**	**1 817**	**1 482**	**1 386**	**1 156**	**787**	**0**	**14 911**
Medfinansiering, inkl. KPI-antagande, löpande priser	0	28	43	207	409	387	529	1 037	1 305	1 311	1 689	1 817	1 482	1 386	1 156	787	0	13 575
Region Stockholm inkl. KPI-antagande, löpande priser	0	15	23	0	13	44	130	305	408	398	0	0	0	0	0	0	0	1 336
Total finansiering löpande priser	**0**	**44**	**67**	**207**	**422**	**430**	**659**	**1 343**	**1 712**	**1 709**	**1 689**	**1 817**	**1 482**	**1 386**	**1 156**	**787**	**0**	**14 911**

I samband med utbyggnaden av tunnelbana till Älvsjö tillkommer det behov av depå och fordon. Beloppet för detta är i underlagen till Sverigeförhandlingen beräknade till 2,2 miljarder kronor i 2016 års prisnivå. Detta objekt finansieras i sin helhet av Region Stockholm.

För Södra Hagalund är redovisade investeringsbelopp det som kalkylerats som total kostnad i 2019 års prisnivå inklusive tidigare utfall, december. Beloppet blir då 1 341 miljoner kronor. En del av detta belopp avser ej aktiverbara kostnader. Investeringsprognosen har därefter räknats upp med ett inflationsantagande om 2 procent årligen till löpande priser från och med 2021. Dessa belopp skiljer sig mot den nu föreslagna betalplanen som nu diskuteras med parterna eftersom denna redovisar siffrorna i 2016 års prisnivå. Skillnaden motsvarar den aktuella byggindexkorgen för perioden 2016-2019 vilket motsvarar 12,06 procent.

Södra Hagalund	**Utfall 2014-19**	**Prognos 2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**Totalt**
Investeringsplan dec 2019 års prisnivå	141	90	83	96	140	326	270	150	0	0	0	0	1 297
Investeringsplan löpande priser	141	90	85	100	149	353	298	168	0	0	0	0	1 384
Stab- och driftkostnader (ej aktiverbara)	0	16	5	5	6	5	6	2	0	0	0	0	44
Totalt finansieringsbehov löpande priser	**141**	**106**	**90**	**105**	**154**	**357**	**304**	**170**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1 428**
Medfinansiering, inkl. KPI-antagande, löpande priser	232	0	39	68	116	259	192	67					974
Medfinansiering, inkl. byggindex, löpande priser	247	0	40	70	119	267	198	69					1 010
Region Stockholm inkl. KPI-antagande, löpande priser	53	0	11	34	35	94	108	74					409
Region Stockholm inkl. byggindex, löpande priser	56	0	11	35	36	97	111	76					422
Total finansiering inkl. byggindex	**303**	**0**	**51**	**105**	**155**	**364**	**309**	**145**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1 432**

Medfinansieringen avser finansiering från kommuner och staten och är uppräknad till aktuell prisnivå med byggindex, inklusive tidigare fakturerade belopp. Raden Region Stockholm avser de medel som regionen finansierar. Antagande har gjorts att betalplanen för Södra Hagalund kommer att uppdateras under året för att bättre följa behovet av medel. Medfinansiering och Region Stockholms finansiering har därför justerats efter detta så att antagen och redovisad betalplan bättre följer prognosen.

Nedan syns en sammanfattande tabell över investeringsramar per objekt i löpande priser med redovisade antaganden avseende fördelning av fördyring samt medfinansiering (finansiering från kommuner och staten) vilken är uppräknad till aktuell prisnivå med byggindex, inklusive tidigare fakturerade belopp.

	Utfall 2014-19	Pro-gnos 2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	Totalt
Tunnel-bana till Nacka och Söderort	2 111	1 418	**2 257**	2 396	2 843	2 934	2 552	2 291	1 974	1 648	1 102	688					**24 214**
Med-finansiering	3 199	0	1 723	1 905	2 321	2 400	2 515	2 569	1 965	1 409	1 101	274					**21 381**
Tunnel-bana till Arena-staden	881	406	**572**	699	1 067	1 216	627	568	248	46	1						**6 333**
Med-finansiering	893	0	122	531	568	730	461	431	209	24	0						**3 969**
Station Södra Hagalund	141	90	**85**	100	149	353	298	168									**1 384**
Med-finansiering	247	0	40	70	119	267	198	69									**1 010**
Tunnel-bana till Barkarby	803	491	**924**	1 061	1 066	1 048	413	30	4	1	1						**5 842**
Med-finansiering	814	376	739	775	794	884	346	21									**4 748**
Depå nya tunnel-banan	386	284	**705**	936	928	931	201	7	1	1	1						**4 380**
Fordon	7	3	2	2	2	2	1 104	1 126	463								**2 712**
Tunnel-bana till Älvsjö	0	32	**58**	208	424	422	642	1 311	1 668	1 664	1 643	1 765	1 424	1 331	1 103	734	**14 428**
Med-finansiering	0	28	43	207	409	387	529	1 037	1 305	1 311	1 689	1 817	1 482	1 386	1 156	787	**13 575**
Depå och fordon Tunnel-bana till Älvsjö										468	477	487	496	506	516		**2 951**
Summa investeringar	4 329	2 724	**4 603**	5 403	6 478	6 905	5 838	5 503	4 359	3 827	3 224	2 939	1 921	1 837	1 619	734	**62 243**
Summa med-finansiering	5 153	404	**2 667**	3 489	4 211	4 666	4 049	4 128	3 478	2 744	2 790	2 091	1 482	1 386	1 156	787	**44 684**

3 Ekonomiska förutsättningar

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

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

Resultatet för samtliga år, 2021-2023, är i linje med regionens beslutade resultatkrav.

Parternas finansiering redovisas som en skuld i balansräkningen och en del motsvarande förvaltningens driftskostnader löses upp mot skulden för att täcka förvaltningens drift. Intäktsutvecklingen följer således kostnadsutvecklingen. I kostnaderna ingår kostnader i samband med att Trafikverket tar över ansvaret för Mälarbanans biljetthall och noden vid Barkarby bytespunkt. Det innebär att ansvaret för att projektera och bygga anläggningen är Trafikverkets då Trafikverket kommer att äga och förvalta anläggningen. Projekt Barkarby delfinansierar anläggningen i enlighet med beslut i fullmäktige den 5 maj 2018, LS 2018- 0278. Detta innebär att cirka 200 miljoner kronor i 2016 års prisnivå beräknas att betalas ut till Trafikverket och därmed kostnadsförs.

Inför 2018 beslutade fullmäktige att förvaltningen ska belastas med interna räntekostnader som uppstår som en konsekvens av de av Region Stockholms upptagna lån för att finansiera regionens del av utbyggnaden av tunnelbanan. För att hanteringen ska bli kostnadsneutral för förvaltningen i relation till övriga finansierande parter erhåller förvaltningen ett anslag från regionen. För 2020 har förvaltningen erhållit ett anslag om 10 miljoner. Räntekostnaderna ökar år från år i och med att upplåningen ökar vilket medför ett behov av ett ökat anslag.

För år 2021 uppskattas anslagsbehovet till 20 miljoner kronor, 2022 till 30 miljoner kronor och 2023 47 miljoner kronor. Förvaltningen föreslår därför trafiknämnden att föreslå för regionstyrelsen att föreslå för regionfullmäktige att besluta om ett ökat anslag för åren 2021 till 2023.

Beräkningarna av räntekostnader och därmed behovet av anslag bygger på den betalplan som nu förhandlas mellan parterna. Styrelsen kan besluta om förändringar inom befintlig betalplan vilket i sådana fall påverkar behovet av anslag.

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

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

3.1 Resultaträkning

Resultat*	Utfall 2019	Budget 2020	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023
Anslag	4	10	20	30	47
Övriga bidrag	118	133	157	166	154
Övriga intäkter	0	0	0	0	0
Verksamhetens intäkter	**122**	**143**	**177**	**196**	**201**
Personalkostnader inkl inhyrd personal	-86	-88	-82	-77	-73
Lämnade bidrag	0	0	0	0	0
Lokal- och fastighetskostnader	-7	-11	-11	-13	-13
IT- och telekostnader	-6	-9	-10	-10	-10
Övriga kostnader	-19	-25	-55	-67	-58
Verksamhetens kostnader	**-118**	**-133**	**-157**	**-166**	**-154**
Avskrivningar	0	0	0	0	0
Finansnetto	-4	-10	-20	-30	-47
Resultat**	**0,5**	**0**	**0**	**0**	**0**

* mkr

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

Förvaltningen budgeterar ett nollresultat vilket är i enlighet med regionfullmäktiges resultatkrav. 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. Nedan visas resultaträkningen för förvaltningen.

Intäkter

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

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

Kostnader

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

Förvaltningens personalkostnader inklusive inhyrd personal varierar mellan planåren beroende på behovet av inhyrd personal som styrs av de olika faserna för byggande. Lönekostnader budgeteras att ha årlig ökning om 2 procent för anställda. Förvaltningens arbete med växling av bemanning från inhyrd personal till anställda, i den mån det är möjligt, påverkar personalkostnader inklusive inhyrd personal i de fall detta mål uppfylls.

Lokal- och fastighetskostnaderna avser förvaltningens kontor på Norra stationsgatan 69, samt konferenslokaler på Hälsingegatan och uppgår till 11 miljoner kronor för budgetår 2021. Plan för 2022 och 2023 inkluderar en ökning om 2 miljoner kronor då nuvarande hyreskontrakt löper ut under 2021.

Förvaltningen noterar att regionens centrala kostnader ökar alternativt att det sker en ökning av utdebitering för olika tjänster från de centrala förvaltningarna, såsom ökade lokalkostnader, ökad debitering för HR-tjänster och dylikt, för att motverka eventuella fria nyttigheter inom regionen. Förvaltningen har en fastställd ram i enlighet med beslut om 2013 års Stockholmsförhandlingen och dess tilläggsavtal.

IT- och telekostnaderna budgeteras att öka med 1 miljon kronor beroende på ökat pris och volym för interna supportkostnader för IT-utrustning och standardprogramvaror som hyrs internt inom Region Stockholm samt ökade licenskostnader för redovisningssystemet Agresso.

I posten för övriga kostnader ingår bland annat konsultkostnader, diverse övriga kostnader samt informations- och kommunikationskostnader. Förändringen av budget mellan 2020 och 2021 uppgår till 30 miljoner kronor. Förvaltningen beräknas ha kostnader för bytespunkt Barkarby, där Trafikverket utför arbetet och äger anläggningen, vilket redovisas som en övrig kostnad och inte som en investering inom förvaltningen och budgeteras att uppgå till 40, 52 och 44 miljoner kronor för respektive

år 2021, 2022 och 2023. Den totala förändringen reduceras av en minskning av konsultkostnaderna om 10 miljoner som kan härledas till att förvaltningen under år 2019 och 2020 har gjort vissa systemutvecklingar som har krävt konsultstöd.

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

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

3.2 Balansräkning

Balansräkning*	Utfall 2019	Budget 2020	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023
Anläggningstillgångar	4 329	7 054	11 706	18 904	27 743
Omsättningstillgångar	2 549	834	556	556	556
- varav kassa och bank	*2 493*	*500*	*500*	*500*	*500*
SUMMA TILLGÅNGAR	6 878	7 888	12 262	19 460	28 299
Eget kapital	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**
Avsättningar	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Skulder	**6 877**	**7 844**	**12 262**	**19 460**	**28 299**
- varav långfristiga skulder	*4 972*	*7 720*	*12 094*	*19 292*	*28 131*
- varav kortfristiga skulder	*1 906*	*168*	*168*	*168*	*168*
SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL	6 878	7 888	12 262	19 460	28 299

* mkr

Ingående balans i balansräkningen består av utfallet för 2019. Anläggningstillgångarna är därefter baserade på senast aktuell prognos för investeringsplanen 2020 och framåt.

Anläggningstillgångarna består hittills till största delen av pågående arbeten i form av investeringar i projektering, utredning, förberedande arbeten för tunnelbane-sträckningar och arbetstunnlar. Tillgångarna ökar i takt med att utbyggnaden av tunnelbanan fortskrider. Under 2019 startade produktionen av de första arbetstunnlarna och de kommande åren går förvaltningen in i en intensivare fas med alltfler produktionsstarter, varför anläggningstillgångarna också ökar i motsvarande takt.

Inbetalningarna till förvaltningen styrs via det av förvaltningen upprättade förslaget till betalplan som är under förhandling med parterna i Stockholmsförhandlingen. Till detta tillkommer betalplanen för Sverigeförhandlingen.

De budgeterade omsättningstillgångarna består främst av kassa och bank samt en

mindre del kortfristiga fordringar som exempelvis momsfordran. Kassa och bank utgår i grunden från betalplanen och där återfinns den likviditet som uppkommer hos förvaltningen då parternas bidrag under en period är högre än upparbetning vilket var fallet per 2019-12-31. I balansräkningen utgår kassa och bank från saldo på bankkontot per 2019-12-31. Desto närmare nästa faktureringstillfälle, desto lägre blir likviditeten. Fakturering har hittills skett två gånger per år och så skedde även under 2019. För kommande år pågår diskussion med parterna om en tätare faktureringsfrekvens för att förvaltningen inte ska ha för hög likviditet.

De långfristiga skulderna består av de investeringsbidrag i form av medfinansiering som finansierar tunnelbaneutbyggnaden i enlighet med Stockholmsförhandlingen och Sverigeförhandlingen. Den del av medfinansieringen som kommer från stat och kommuner bokförs som extern skuld och den del av medfinansieringen som sker via Region Stockholm bokförs som intern skuld. Regionens andel som tas upp via lån redovisas som räntebärande skulder medan den del av finansieringen som inte tas upp via lån redovisas som icke räntebärande skulder. Att de kortfristiga skulderna minskar mellan 2019 och 2020 beror på att när förvaltningen började upparbeta anläggningar inom ramen för AB SL vid årsskiftet 2019/2020 amorterades de interna lånen och togs upp på nytt i AB SL och ligger framöver som långfristiga skulder. Balansräkningen är budgeterad så att medfinansieringen följer investeringsplanen över åren. Från 2021 ökar de kortfristiga skulderna då periodisering av investeringsplan och betalplan skiljer sig åt vilket gör likviditeten ansträngd. Förvaltningen för dialog med parterna för att öka flexibiliteten i betalplanen så att förändrade tidplaner och således förändring av periodisering av investeringsplaner kan följas av justerad periodisering av betalplanen.

Bilaga 1: Investeringar i utbyggd tunnelbana 2021-2030

Region Stockholm

Mkr	Dnr	Status	Ny- /ersättnings-investering	Total prognos prisnivå jan 2016	Total investeringsutgift: Förslag till ny total utgift	Total investeringsutgift: Fastställd total utgift enligt budget 2020	Total investeringsutgift: Ackumulerad förbrukning tom 2019-12-31	Investeringsutgifter: Budget 2020	Prognos 2020	Budget 2021	Plan 2022	Plan 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027	Plan 2028	Plan 2029	Plan 2030
2. Investeringar Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana																			
Summa investeringar Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana				**52 967**	**62 243,0**	**43 584,3**	**4 329,0**	**2 748,6**	**2 724,4**	**4 603,3**	**5 402,9**	**6 478,1**	**6 904,7**	**5 838,0**	**5 502,6**	**4 358,5**	**3 827,3**	**3 224,3**	**2 939,1**
varav summa medfinansiering stat och kommuner Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana					*44 683,9*		*5 153,3*	*2 358,5*	*403,9*	*2 666,9*	*3 488,5*	*4 210,9*	*4 666,5*	*4 049,0*	*4 128,4*	*3 478,2*	*2 744,4*	*2 790,0*	*2 091,4*
2.1. Beslutade regionfullmäktige Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana																			
Tunnelbana till Nacka och Söderort		Genomförande	Nyinvestering	20 884	24 214,0	13 653,7	2 110,6	1 429,9	1 418,2	2 256,6	2 396,1	2 843,2	2 934,3	2 552,2	2 291,2	1 974,3	1 648,0	1 101,6	687,8
varav medfinansiering					*21 381,1*		*3 199,1*	*1 267,1*		*1 723,0*	*1 905,5*	*2 320,9*	*2 399,7*	*2 514,8*	*2 569,2*	*1 965,1*	*1 408,5*	*1 100,9*	*274,4*
Tunnelbana till Arenastaden		Genomförande	Nyinvestering	5 643	6 333,3	4 214,1	881,4	251,6	405,7	571,9	699,4	1 067,3	1 216,1	627,4	568,3	248,0	46,5	1,3	
varav medfinansiering					*3 969,4*		*893,2*	*433,3*		*121,8*	*531,0*	*568,5*	*729,5*	*461,0*	*431,5*	*208,6*	*24,4*		
Station Södra Hagalund		Genomförande	Nyinvestering	1 200	1 384,5	1 282,4	141,5	87,0	90,4	84,7	100,2	148,6	352,6	298,1	168,4				
varav medfinansiering					*1 009,6*		*246,5*	*192,6*		*40,0*	*70,0*	*118,9*	*266,9*	*198,0*	*69,4*				
Tunnelbana till Barkarby		Genomförande	Nyinvestering	5 386	5 841,7	3 248,9	802,8	682,7	491,4	924,1	1 060,7	1 065,9	1 047,6	412,5	30,4	4,4	1,0	1,0	
varav medfinansiering					*4 748,3*		*814,4*	*437,6*	*375,6*	*738,8*	*774,9*	*793,6*	*883,9*	*346,3*	*20,9*				
Depå Nya tunnelbanan		Genomförande	Nyinvestering	3 846	4 379,6	4 530,0	386,2	252,0	283,7	705,4	936,3	927,6	930,6	201,5	6,6	0,5	0,6	0,6	
Fordon		Inriktning	Nyinvestering	2 308	2 711,5	2 388,8	6,7	2,6	3,0	2,4	2,0	2,0	2,0	1 104,1	1 126,2	463,2			
Tunnelbana till Älvsjö		Genomförande	Nyinvestering	11 500	14 427,7	14 266,4		42,8	32,1	58,1	208,1	423,6	421,5	642,2	1 311,4	1 668,0	1 663,6	1 642,7	1 764,6
varav medfinansiering					*13 575,4*			*27,8*	*28,3*	*43,3*	*207,3*	*409,0*	*386,6*	*528,9*	*1 037,4*	*1 304,5*	*1 311,5*	*1 689,0*	*1 817,0*
Depå och Fordon Tunnelbana till Älvsjö			Nyinvestering	2 200	2 950,8												467,8	477,1	486,7

I investeringstabellen visas investeringsprognoserna i löpande priser med ett antagande om 2 procent inflationsutveckling årligen.
Medfinanseringen utgår från beslutad betalplan för tunnelbana till Älvsjö, samt förslag till betalplan för Stockholmsförhandlingens objekt. Antagande har gjorts att betalplanen för Södra Hagalund kommer att uppdateras under året för att bättre följa behovet av medel. Medfinansieringen har därför justerats efter detta så att antagen och redovisad betalplan bättre följer prognosen.
Risken för skillnad mellan KPI och byggindex antas täckas av parterna, därav har hela medfinansieringen i Stockholmsförhandlingen och Södra Hagalund räknats upp med byggindex initialt. Risk för eventuella indexskillnader antas även framöver täckas av parterna varav antagandet att medfinansieringen räknas upp med samma procentsats som investeringsprognoser, det vill säga 2 procent för kommande år.

I regionens andel av finansiering ingår utbetalade förskott eftersom de betalas ut av regionen. Återbetalning från staten för regionens finansierade förskott ingår inte i ovanstående medfinansieringsbelopp.
Till ovanstående investeringsbelopp tillkommer även ej aktiverbara driftkostnader.
Förvaltningen har vid ingången av 2020 en överlikviditet på ca 2,5 mdkr som täcker investeringsbehovet under delar av 2020-21.
För Depå, Nya tunnelbanan är budget lagd i enlighet med tjut FUT 2019-0265 vilket även innefattar vissa driftskostnader. I budget 2021 är dessa driftkostnader borträknade från investeringsplanen.

Region Stockholm

Prioritering- och riskbedömning

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

Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Investeringsobjekt	Objekt information					Prioriteringskriterier								Kompletterande information		
Investeringsobjekt enligt bilaga 1	Investeringstyp	Beslut	Total investeringsutgift (Mkr)	Osäkerhetsgrad (%)	Prioritering	Måluppfyllelse	Regionens strategiplaner	Lagkrav och myndighetskrav	Tidsprioritet - hälsa och säkerhet	Tidsprioritet - samband	Rationaliseringar	Riskbedömning	Senareläggning (år)	Sambandsobjekt	Konsekvensanalys	Riskanalys
Tunnelbana till Nacka och Söderort	Nyinvestering	Genomförande	24 214,0	20%	0,0											Överenskommelse om finansiering mellan parterna drar ut på tiden, marknadsläget vid upphandlingar, överklaganden vid markåtkomst (framför allt lantmäteriförrättningar), överprövningar av upphandlingar, beröringspunkter med andra anläggningar, kompetensbrist på grund av konkurrens inom infrastruktur, gränssnitt med trafikförvaltningen vid överlämnande och driftsättning, kostnadsutveckling utöver KPI.
Tunnelbana till Arenastaden	Nyinvestering	Genomförande	6 333,3	30%	0,0											Överenskommelse om finansiering mellan parterna drar ut på tiden, marknadsläget vid upphandlingar, överklaganden av järnvägsplan, överklaganden vid markåtkomst (framför allt lantmäteriförrättningar), överprövningar av upphandlingar, beröringspunkter med andra anläggningar (framför allt Trafikverket), kompetensbrist på grund av konkurrens inom infrastruktur, gränssnitt med trafikförvaltningen vid överlämnande och driftsättning, kostnadsutveckling utöver KPI.
Station Södra Hagalund	Nyinvestering	Genomförande	1 384,5	25%	0,0											Överenskommelse om finansiering mellan parterna drar ut på tiden, marknadsläget vid upphandlingar, överklaganden av järnvägsplan, överklaganden vid markåtkomst (framför allt lantmäteriförrättningar), överprövningar av upphandlingar, beröringspunkter med andra anläggningar (framför allt Trafikverket), kompetensbrist på grund av konkurrens inom infrastruktur, gränssnitt med trafikförvaltningen vid överlämnande och driftsättning, kostnadsutveckling utöver KPI.
Tunnelbana till Barkarby	Nyinvestering	Genomförande	5 841,7	15%	0,0											Överenskommelse om finansiering mellan parterna drar ut på tiden, marknadsläget vid upphandlingar, överklaganden vid markåtkomst (framför allt lantmäteriförrättningar), överprövningar av upphandlingar, beröringspunkter med andra anläggningar, kompetensbrist på grund av konkurrens inom infrastruktur, gränssnitt med trafikförvaltningen vid överlämnande och driftsättning, kostnadsutveckling utöver KPI.
Depå Nya tunnelbanan	Nyinvestering	Genomförande	4 379,6	20%	0,0											Överenskommelse om finansiering mellan parterna drar ut på tiden, marknadsläget vid upphandlingar, villkor i miljödom, överklaganden av miljödom, överklaganden av järnvägsplan och detaljplan, överklaganden vid markåtkomst (framför allt lantmäteriförrättningar), överprövningar av upphandlingar, beröringspunkter med andra anläggningar, kompetensbrist på grund av konkurrens inom infrastruktur, gränssnitt med trafikförvaltningen vid överlämnande och driftsättning, kostnadsutveckling utöver KPI.
Fordon	Nyinvestering	Inriktning	2 711,5	20%	0,0											Marknadssituationen vid upphandling, förutsättningar för tilläggsbeställningar på befintligt avtal för C30, anpassning till olika signalsystem, trafikdrift med både C30 och C20.
Tunnelbana till Älvsjö	Nyinvestering	Genomförande	14 427,7	40%	0,0											Planläggnings- och tillståndsprocess inklusive samråd i uppstartsskede innebär att lokalisering ej är klar. Överklaganden i samtliga legala processer (järnvägsplan, detaljplan, miljötillstånd, markåtkomst, bygglov). Successiv kalkyl med uppdaterade förutsättningar inte genomförd. Överprövningar av upphandlingar, beröringspunkter med andra anläggningar, kompetensbrist på grund av konkurrens inom infrastruktur, gränssnitt med trafikförvaltningen vid överlämnande och driftsättning, kostnadsutveckling utöver KPI.
Depå och fordon tunnelbana till Älvsjö	Nyinvestering		2 950,8	40%	0,0											Lokalisering av depå inte klar. Överklaganden i samtliga legala processer (järnvägsplan, detaljplan, miljötillstånd, markåtkomst, bygglov). Successiv kalkyl med uppdaterade förutsättningar inte genomförd. Överprövningar av upphandlingar, beröringspunkter med andra anläggningar, kompetensbrist på grund av konkurrens inom infrastruktur, gränssnitt med trafikförvaltningen vid överlämnande och driftsättning, kostnadsutveckling utöver KPI.