Förvaltning för utbyggd tunnelbana
STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING

Diarienummer
LS 2017-1455
FUT 2018-0142

Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Budgetunderlag inför SLL Mål och budget 2019

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

Innehållsförteckning

1. Inledning 3

2. Omvärldsanalys 4

3. Landstingets mål 6

4. Ekonomiska förutsättningar 9

5. Investeringar 10

1. Inledning

Stockholmsregionen växer kraftigt vilket innebär såväl utmaningar som möjligheter för regionen. Landstinget har, med utgångspunkt i detta, tillsammans med stat och kommuner sedan tidigare beslutat om en utbyggnad av tunnelbanan i enlighet med Stockholmsöverenskommelsen. Under 2017 fattades ytterligare beslut inom ramen för Sverigeförhandlingen, som berör utbyggnad av tunnelbanan. Nu inväntar landstinget och berörda kommuner det slutliga beslutet från staten avseende denna utbyggnad mellan Fridhemsplan och Älvsjö.

Förvaltning för utbyggd tunnelbana ansvarar för att genomföra utbyggnaden av nya tunnelbanan som ger länet möjlighet att växa hållbart och ge människor förutsättningar att resa klimatsmart.

Förvaltningen bedömer 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. Under förutsättning att finansieringsmedlen kan tidigareläggas så kan dagens organisation och kompetenser på effektivast möjliga sätt användas. Det är angeläget att kunna tillvarata den kompetens och erfarenhet som har byggts upp.

Den del av organisationen med kompetens inom planering och tillstånd kommer att finnas på plats under 2018 under den tid som järnvägsplaner, detaljplaner och miljödomar färdigställs för de befintliga tunnelbaneuppdragen. Successivt blir dock organisationen mer inriktad på byggproduktion. Under 2018 planeras upphandling av flertalet arbetstunnlar. Arbetena i dessa entreprenader kommer att starta under 2018/2019. Under 2019 planeras upphandlingarna för huvudtunnlarna att ske.

Förvaltningens fokus är framdrift vilket uppnås genom en innovativ, lösningsorienterad och framåtsträvande kultur. Förvaltningen samutnyttjar resurser och processer som redan finns inom landstinget. 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.

För att stärka landstingets varumärke och visa på den framdrift och utveckling som landstinget bidrar med till länet och dess invånare har

förvaltningen initierat ett förslag till ett förnyat sätt att kommunicera med invånarna på byggplanken. Samarbetet sker med landstinget centralt och tillsammans med kulturförvaltningen. Utöver ett övergripande landstingsbudskap är förslaget att det dels kommer finnas information om de pågående arbetena för att öka acceptansen för byggtidens störningar, dels kulturella inslag som bidrar till att skapa trygga och attraktiva miljöer även under byggtiden. Förvaltningens bedömning är att förslaget till denna gemensamma satsning kommer att förena och stärka landstingets varumärke och attraktionskraft.

Förvaltningens ledning kommer att fortsätta driva ett innovativt och lösningsorienterat arbetssätt med utgångspunkt i den inriktning som anges ovan. Dagens och morgondagens arbete inom förvaltningen bidrar till en effektivare tunnelbaneanläggning, ett effektivare kollektivtrafiksystem samt till ett effektivare och attraktivare landsting.

2. Omvärldsanalys

Verksamheten bygger huvudsakligen på överenskommelsen inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling och avser en samlad partfinansierad investering i utbyggnad av Stockholms tunnelbana vilket gör det till den största satsningen på tunnelbanan sedan 1970-talet.

Stora infrastrukturprojekt påverkas kontinuerligt av sin omvärld; invånarnas behov, andra infrastrukturprojekt, marknadsläget i branschen både avseende bemanning, entreprenörer, material, bedömningar som görs av andra myndigheter etcetera. Det är således av stor vikt att kontinuerligt följa omvärldens utveckling.

Förvaltningens bemanning består till största delen av anställd och inhyrd personal. De externa personer som arbetar med projekteringsuppdragen är en del av förvaltningens kärnverksamhet. Dessa resurser är en förutsättning för verksamheten och bör därför inte betecknas som konsulter. Förvaltningen har under projekttiden enbart haft ett fåtal speciella utredningar som bör betecknas som konsultuppdrag.

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. Förvaltningen påverkas således av hur branschen under många år utformats med många specialiserade företag som hyr ut specialister. För många av kompetensområdena inom förvaltningen är dock tidsperioden för uppgifterna begränsade. 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 arbetsuppgiften kommer att behövas under lång tid i möjligaste mån ska bemannas genom anställning inom Stockholms läns landsting. Ett krav är att samtliga chefer ska vara anställda.

Exempel på den komplexitet som uppstår i relation till andra infrastruktur-projekt/anläggningar är de korsningspunkter som finns med Trafikverkets anläggningar. Andra korsningspunkter finns även med andra infrastrukturbolag.

En annan omvärldsfaktor som kan komma att påverka förvaltningen är hur marknadsläget ser ut vid kommande entreprenadupphandlingar. Priset kan variera inom ett stort spann beroende på utbud och efterfrågan vid den aktuella tidpunkten. Även här påverkar andra stora infrastukturprojekt. För att skapa intresse för förvaltningens upphandlingar informeras marknaden fortlöpande om planerade upphandlingar. Det sker genom leverantörsdagar, nyhetsbrev, webbsida med svensk och engelsk information, samarbetete med Invest Sweden för att också skapa ett intresse på den internationella marknaden.

Förvaltningen kan komma att påverkas av indexutvecklingen. Denna risk beaktas inte i kostnadsbedömningarna, detta då överenskommelsen regleras i KPI, men kan trots det få konsekvenser. Historiskt ligger KPI-utvecklingen, vilken finansieringen i överenskommelsen är reglerad med, betydligt lägre än den indexutveckling som skett inom anläggningssektorn. Konsekvensen av en liknande trend i framtiden kan i så fall bli kostnads-ökningar som inte ingår i överenskommelsen och därmed inte heller är finansierade. Förvaltningen följer därför kontinuerligt indexutvecklingen.

Arbetet med tunnelbaneutbyggnaden kan innebära tillkommande investeringar i angränsande anläggningar. Förvaltningen arbetar aktivt med att definiera påverkan bland annat på angränsande kollektivtrafik-anläggningar som inte ingår i Stockholmsöverenskommelsen, men som behöver omformas eller byggas ut för att kollektivtrafiksystemet ska fungera på ett bra sätt. Inom landstinget har trafikförvaltningen uppdraget att driva frågan om tillkommande investeringar. Att fortsätta förvaltningarnas kontinuerliga samverkan kring dessa är således av stor vikt.

En effekt av en förändrad fastighetsmarknad kan bli förändrade planeringsförutsättningar vilket både kan underlätta och försvåra planeringen och byggandet.

I tidplanerna finns inte marginaler upptagna för eventuella överklaganden vilket är i enlighet med Stockholmsöverenskommelsen 2013. Överklaganden kan ske avseende järnvägsplan, detaljplaner, miljötillstånd, bygglov, lantmäteriprocesser och domstolsprocess för tomträtter vilket då riskerar att försena tunnelbaneutbyggnaden. Det kan även innebära ökade kostnader för resurser som finns på plats.

Förvaltningen bygger en anläggning som i framtiden ska motsvara invånarnas behov av attraktiva resor men redan under byggtiden påverkar invånarnas behov förvaltningens planering och tillvägagångssätt. Förvaltningen arbetar med att i möjligaste mån minska störningarna under byggtiden så att invånarnas liv enkelt ska kunna fortgå. Förvaltningen arbetar intensivt med att till exempel skapa arbetsplatsområden som gör att invånarna i närområdet även under byggtiden ska uppleva sina kvarter som trygga och attraktiva miljöer.

3. Landstingets mål

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

Landstinget har fyra nedbrutna mål för kollektivtrafiken, attraktiva resor, trygga resor, effektiva resor och en tillgänglig och sammanhållen region.

Förvaltningen arbetar med det nedbrutna målet *attraktiva resor* genom att planera för att tunnelbanan ska vara en del av ett sammanhållet och samordnat kollektivtrafiksystem som uppfyller resenärernas behov. Detta görs genom att planeringen av stationernas lägen ska göras samordnat med

bebyggelseplaneringen. Stationsmiljöerna ska vara attraktiva och utformade för enkla och effektiva byten. Tillgängligheten till stationerna och tillgängligheten till olika målpunkter med kollektivtrafiken ska vara god.

Den nya tunnelbanan bidrar till målet med *trygga resor* genom planering av anläggningen så att stationsmiljöerna kommer att bli trygga och säkra.

Utbyggnaden av tunnelbanan bidrar till landstingets mål om *effektiva resor* genom att en ökad kollektivtrafik minskar påverkan på miljö och hälsa i jämförelse med biltrafik.

Förvaltningens arbete för att bidra till landstingets nedbrutna mål kring en *tillgänglig och sammanhållen region* sker genom att utbyggnaden stödjer en ökad täthet och flera stadskärnor i regionen samt bidrar till en sammanhållen och utvidgning av arbetsmarknadsregionen. Det sker genom att pendlingen i länet underlättas. Den nya tunnelbanan ska ha tillräcklig kapacitet och konkurrenskraftiga restider till viktiga målpunkter. Den ska binda samman regionen och minska sårbarheten i trafiksystemet.

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

För att förvaltningen ska bidra till uppfyllande av landstingets mål arbetar förvaltningen med lokala mål som återfinns i en målkarta.

Flera mätetal finns för varje mål för att kunna mäta graden av måluppfyllnad. Under varje perspektiv finns ett antal aktivitetsområden där aktiviteter under året ska ske för att mätetalet och målet ska uppnås. Målen syftar sammantaget till att skapa förutsättningar för ett landsting som svarar väl mot invånarnas krav på god service och bidra till att Stockholms län är ett attraktivt län.

Förvaltningens fokus är framdrift, vilket medför att medarbetarna är innovativa, lösningsorienterade och framåtsträvande. Allt sedan starten har nytänk varit ett signum. Tidigt arbetade förvaltningen med samverkan, samnyttjande av tjänster inom landstinget allt för att skapa ett effektivt landsting. Ett arbete som fortgår.

Som ett led i landstingets ambition att bidra till att öka Stockholmsregionens attraktivitet samt skapa ett effektivare landsting har förvaltningen initierat ett förslag till samarbete med landstingsstyrelsens

förvaltning, genom landstingsdirektören och dess kommunikationsdirektör, samt med kulturförvaltningen. Samarbetet handlar om de tre mil byggplank som under 6–8 år kommer att omgärda nya tunnelbanans byggarbetsplatser. Samarbetet och förslaget består av tre delar: ett övergripande budskap från landstinget, ett samarbete med kulturförvaltningen samt ett informationskoncept.

Båda förvaltningarna bedömer att förslaget ligger i linje med landstingets ambition att stödja kultur som bland annat främjar upplevelser och möten och bidrar till delaktighet för länets invånare i en växande, kreativ och hållbar region. Samarbetet är ett innovativt sätt att låta kulturen ingå som en integrerad del av den regionala utvecklingen, som också innebär möjlighet för att öka invånarnas delaktighet. Eftersom detta är ett nytt arbetssätt det vill säga att koppla samman bygginformation med kulturella inslag saknas finansiering för kulturförvaltningens del i arbetet. Med utgångspunkt i ovanstående föreslår kulturförvaltningen i sitt budgetunderlag att medel tillförs till kulturnämnden för att samarbetet ska kunna genomföras.

Planen är att testa konceptet på tre platser där arbetstunnlar byggs; Arenastadens norra uppgång (Dalvägen i Solna), Barkarbystaden och Sockenplan. Det är av stor vikt att utformningen harmoniserar med den verksamhet som den befinner sig i och att konsten ligger i linje med det uttryck som redan idag används i landstingets arbete med konstnärlig gestaltning av offentliga miljöer.

Genom detta samarbete kan landstinget på ett samlat och som ett enat landsting möta Stockholms invånare och besökare.

Kostnaden för information om landstinget samt vad som händer vid respektive arbetsplats så att närboende får den information de behöver och känner sig kontinuerligt informerade om arbetets fortskridande är budgeterad inom ramen för nya tunnelbanan.

Förvaltningen är således positiv till kulturförvaltningens äskande och gör bedömningen att detta kommer att möjliggöra ett nytt och sammanhängande sätt att kommunicera med invånarna vilket är positivt i första hand för landstinget men även för nya tunnelbanan och kulturen.

4. Ekonomiska förutsättningar

Från och med 2018 tar förvaltningen upp egna lån för att finansiera delar av landstingets finansiering av utbyggnaden. Effekten blir att förvaltningen kommer att belastas med räntekostnader. För att hanteringen ska bli kostnadsneutral för förvaltningen i relation till övriga finansierande parter erhåller förvaltningen ett verksamhetsanslag från landstinget.

Ekonomisk styrning och kontroll är en prioriterad fråga inom förvaltningen dels med utgångspunkt i landstingets ekonomiska situation och programmet Effektivare landsting men då förvaltningen är partfinansierad är det av stor vikt att förvaltningen förhåller sig till de ekonomiska ramarna som angivits i överenskommelsen med parterna.

Förvaltningen arbetar aktivt med landstingets ansats kring ett *Effektivare landsting*. Förvaltningen är en relativt ung förvaltning. En av fördelarna är att verksamheten redan från start kunnat arbeta med att hitta nya smarta och effektiva lösningar. Detta föranleddes från början av att antalet medarbetare var få vilket drev fram säkra och effektiva men alternativa lösningar. Förvaltningen var tidig med att samutnyttja resurser och processer som redan fanns inom landstinget, förvaltningen köper delar av tjänster eller nyttjande av system inom följande områden; ekonomisystem, fakturahantering, PUL-ombud, registrator och arkivtjänster samt HR-tjänster. Detta har medfört att förvaltningen kunnat dra nytta av landstingets breda kompetens samtidigt som kostnadsbilden kunnat hållas nere. Detta arbetssätt fortsätter förvaltningen att eftersträva där så är möjligt. Resultatet är ett effektivare arbetssätt men även en möjlighet att fortplanta nytänk från en ung förvaltning direkt till landstingets övriga verksamhet.

Under 2018 har förvaltningen infört flexarbetsplatser som ett led att effektivisera verksamheten. Detta är ett första steg mot den samlokalisering som planeras inom landstinget.

Förvaltningen eftersträvar att uppnå rätt kompetensnivå med fokus att arbeta med en kostnadseffektiv organisation. Det pågår därför ett arbete med att genomföra en konsultväxling, där förvaltningen anställer personal istället för att anlita konsulter där det så är möjligt.

Förvaltningens fokus är framdrift i planeringen och genomförandet av tunnelbaneutbyggnaden. Förvaltningen har inget driftsansvar utan fokuserar uteslutande att genomföra beslutade infrastrukturinvesteringar. Detta medför att kulturen är innovativ, lösningsorienterad och framåtsträvande. Att uppdragen dessutom är partfinansierade genererar att

förvaltningen får och ger mycket input från många olika parter vilket skapar en dynamisk verksamhet.

Under våren 2016 beslutades om ett stort åtgärds- och optimeringsprogram med fokus att hitta en effektivare utformning av anläggningen. Detta arbete gav många positiva effekter förutom att kostnaderna har kunnat hållas nere. Idag är detta en självklar del av förvaltningens löpande arbete inte bara avseende anläggningen, utan även i det löpande arbetet. Olika kompetenser möts, vrider och vänder på ett problem eller en arbetsprocess för att på så sätt hitta det mest effektiva tillvägagångssättet. Att tänka nytt är ett viktigt riktmärke för förvaltningen och nya tillvägagångssätt används och sprids primärt till trafikförvaltningen men även till andra verksamheter inom landstinget samt till våra parter och andra intressenter.

Förvaltningen har tidigt anammat BIM-användandet vilket innebär digitala tredimensionella modeller som bland annat ersätter traditionella ritningar. Detta medför att ritningar kan granskas på ett mer djuplodat och effektivt sätt men det ger även fördelar för trafikförvaltningen i framtiden när anläggningen ska uppgraderas. Användandet av BIM medför även att pappersritningar mer eller mindre försvinner. På så sätt effektiviseras processen på flera olika sätt.

5. Investeringar

Förvaltningens investeringsobjekt framgår av nedanstående investeringstabell. Tabellen inkluderar 1,2 miljarder kronor för station Hagalund, LS 2017-0389 samt Järfälla kommuns finansiering med 91 miljoner kronor avseende uppgång och biljetthall Veddesta vid Barkarby stations tunnelbanestation, FUT 2017-0232.

Mkr	Ack utfall 2014-2017	Prognos 2018	Budget-förslag 2019	Plan 2020	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027	Plan 2028	Totalt
Tunnelbana till Nacka och söderort	955	573	1 119	1 276	1 293	1 839	2 933	2 342	751	568	6	0	**13 654**
Tunnelbana till Arenastaden	528	194	299	659	595	772	924	211	33	0	0	0	**4 214**
Station Hagalund	41	39	97	195	241	320	265	77	8	0	0	0	**1 282**
Tunnelbana till Barkarby	367	176	283	397	480	608	851	82	5	0	0	0	**3 249**
Depå Högdalen	139	120	196	326	337	357	132	4	4	0	0	0	**1 615**
Depå tillkommande	0	0	0	449	423	487	507	0	0	0	0	0	**1 866**
Fordon	3	6	3	4	288	1 603	480	1	1	0	0	0	**2 389**
Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan			0	0	0	198	403	411	629	1 283	1 636	1 669	**6 229**
Totalt	**2 032**	**1 108**	**1 996**	**3 306**	**3 656**	**6 185**	**6 494**	**3 128**	**1 431**	**1 851**	**1 642**	**1 669**	**34 498**

Investeringsbudgeten är justerad 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. Beslut förväntas fattas i landstingsfullmäktige under 2018.

Genomförandebeslut har fattats i landstingsfullmäktige gällande teknisk anpassning av C30-fordonen för att kunna trafikera befintliga linjer inklusive utbyggnadssträckorna. Anpassningen omfattar främst den utrustning ombord som krävs för att fordonen ska fungera tillsammans med befintligt signalsäkerhetssystem. Dessa anpassningar genomförs inom ramen för trafikförvaltningens uppdrag och genom att 500 miljoner kronor i prisnivå 2013 omfördelas från förvaltning för utbyggd tunnelbana till trafikförvaltningen.

Tunnelbaneutbyggnaden mellan Fridhemsplan och Älvsjö med sex stycken nya stationer har inarbetats i investeringsplan från år 2022. Förvaltningen ser det som bra och naturligt att kunna starta planeringen av den nya linjen Fridhemsplan-Älvsjö så tidigt som möjligt för att på bästa sätt använda upparbetade samverkanskanaler och kompetens.

Samråd med organisationer och allmänhet för den nya linjen innebär dock en arbetsinsats av en sådan omfattning att medel för detta behöver tidigareläggas. Att se över möjligheterna att förskottera medel för att på effektivast möjliga sätt använda dagens uppbyggda organisation anser förvaltningen vara en bra och effektiv lösning.

Planeringen och projekteringen i projekten har fokus på att uppfylla avtalens milstolpar för upphandling/byggande. Eventuella förskjutningar 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 påverkas och investeringsplanen justeras.

Investeringsramen har räknats upp med 2 procent årligen från och med 2019 enligt landstingets riktlinjer.

Inbetalningarna från parterna som framgår av medfinansieringen är uppräknad från och med 2017 i enlighet med prisnivå i beslutat tilläggsavtal där prisnivå är januari 2016. I angivna belopp för medfinansiering ingår bidragen från kommuner och stat. Den del som landstinget förskotterar för statens del påverkar dock landstingets likviditet och ses därmed inte som medfinansiering utifrån ett landstingsperspektiv förrän vid återbetalnings-tillfället. Dessa belopp ingår därför inte i medfinansieringen.

Driftskostnader enligt bilaga 3 Bedömning resultatpåverkan fylls i och lämnas in av trafikförvaltningen med underlag från förvaltning för utbyggd tunnelbana.

Detta budgetunderlag inför SLL Mål och budget 2019 med plan för åren 2020–2022 samt förslag till investeringsbudget 2019 och investeringsplan för 2020–2028 kommer att nämndbehandlas 2018-04-10.

13 mars 2018

Mårten Frumerie
Förvaltningschef

Johanna Munther
Avdelningschef
verksamhetsstyrning

Bilagor:
Bilaga 1 Investeringsplan 2019-2028 FUT

Bilaga 1 Investeringsplan 2019–2028 Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Mkr	Status[1]	Prioritet nya objekt[2]	Total utgift: Ny prognos total utgift	Total utgift: Fastställd total utgift enligt budget 2018	Total utgift: Ackumulerad förbrukning tom 2017-12-31	Investeringsutgifter: Budget 2018	Prognos 2018	Budget-förslag 2019	Plan 2020	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027	Plan 2028
1 Objekt tidigare beslutade av landstingsfullmäktige																	
Tunnelbana till Nacka och söderort	Pågående		13 653,7	13 640,0	954,5	785,7	572,9	1 119,1	1 275,8	1 292,6	1 839,3	2 932,7	2 342,1	750,7	568,0	6,0	0,0
Tunnelbana till Arenastaden	Pågående		4 214,1	4 236,7	528,0	234,7	194,5	298,7	659,1	594,5	771,7	923,9	210,6	33,3	0,0	0,0	0,0
Station Hagalund	Pågående		1 282,4	1 319,9	40,5	62,4	39,0	96,9	194,6	240,9	320,4	265,0	77,1	8,0	0,0	0,0	0,0
Tunnelbana till Barkarby	Pågående		3 248,9	3 358,5	366,6	250,9	176,2	283,1	397,1	479,6	608,1	851,0	82,2	4,9	0,0	0,0	0,0
Depå Högdalen	Planering		1 615,2	1 635,5	139,1	268,6	120,1	195,6	326,5	336,7	357,2	132,3	4,2	3,6	0,0	0,0	0,0
Depå tillkommande	Utredning		1 865,6	1 902,5	0,0	0,0	0,0	0,0	448,6	423,4	487,1	506,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Fordon	Utredning		2 388,8	2 980,1	2,9	2,9	5,8	3,1	4,0	287,8	1 603,5	479,9	1,0	0,9	0,0	0,0	0,0
Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan	Utredning		14 266,4	14 842,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	198,1	403,0	411,0	629,5	1 283,0	1 636,1	1 668,8
2 Nya objekt																	
S:a investeringsutgifter Förvaltning för utbyggd tunnelbana			**42 535,0**	**43 915,9**	**2 031,5**	**1 605,2**	**1 108,4**	**1 996,5**	**3 305,7**	**3 655,5**	**6 185,3**	**6 494,2**	**3 128,2**	**1 430,8**	**1 851,0**	**1 642,1**	**1 668,8**
varav medfinansieras från staten och kommuner			**31 095,3**	**19 541,8**	**1 954,6**	***1 347,6***	***1 347,6***	***1 629,5***	***2 367,3***	***3 738,7***	***3 197,0***	***3 012,1***	***2 401,5***	***1 312,0***	***1 228,2***	***1 296,8***	***1 322,8***

Bilaga 1 Investeringsplan 2019–2028 Förvaltning för utbyggd tunnelbana

	Driftsstart									
Mkr	**Budget-förslag 2019**	**Plan 2020**	**Plan 2021**	**Plan 2022**	**Plan 2023**	**Plan 2024**	**Plan 2025**	**Plan 2026**	**Plan 2027**	**Plan 2028**
1 Objekt tidigare beslutade av landstingsfullmäktig										
Tunnelbana till Nacka och söderort								13 653,7		
Tunnelbana till Arenastaden						4 214,1				
Station Hagalund						1 282,4				
Tunnelbana till Barkarby						3 248,9				
Depå Högdalen						1 615,2				
Depå tillkommande						1 865,6				
Fordon						2 388,8				
Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan										
2 Nya objekt										
S:a investeringsutgifter Förvaltning för utbyggd tun						**14 614,9**		**13 653,7**		
varav medfinansieras från staten och kommune										