Region Stockholm

Diarienummer
RS 2019-0325
FUT 2019-0300

Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Budgetunderlag inför budget 2020 för Region Stockholm

Innehållsförteckning

1 Omvärldsanalys 3

2 Verksamhet 8
2.1 Strategiska och prioriterade verksamhetsförändringar 8
2.2 Förändringar av investeringsplanen 10

3 Ekonomiska förutsättningar 13
3.1 Resultaträkning 15
3.2 Balansräkning 17

Bilagor

Bilaga 1 Investeringsplan 2020-2029

Bilaga 2 Prioritering och riskbedömning investeringar

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 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.

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.

Omvärld

Planen enligt avtalet är att arbetet med Fridhemsplan-Älvsjö påbörjas under 2022. Under 2019 för regionen samtal med berörda kommuner kring möjligheterna till en eventuell förskottering. 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.

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.

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, samarbete med Stockholm Business Region för att också skapa ett intresse på den internationella marknaden. Förvaltningen har nyligen gått ut med en större riktad kampanj mot entreprenörer på LinkedIn för att ytterligare skapa intresse att lämna anbud och därmed öka konkurrensen i kommande upphandlingar.

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. Berörings-punkter med Trafikverkets anläggningar har utvecklats till en tydlig tids- och kostnadsrisk. Tydligast är det för korsningspunkterna för tunnelbana till Arenastaden. Inlämningen av järnvägsplanen för fastställelse har försenats betydligt beroende på att korsningspunkterna inte har kunnat lösas. I projektet pågår fortsatt intensiv samverkan med Trafikverket för att komma överens om hanteringen av korsningspunkterna. Även genomförandeavtal för respektive korsningspunkt tas nu fram tillsammans med Trafikverket.

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. Även förseningar av permanent markanspråk innebär risk för försenad byggstart. Den permanenta markåtkomsten är kritisk bland annat i gränssnittet mellan kommunernas kommande exploateringar. Arbete pågår med att komma överens med kommunerna om nyttjande av marken inom de arbets- och etableringsområden som krävs för utbyggnaden. Inom Stockholms stad tecknas nyttjanderättsavtal enligt det sidoavtal till genomförandeavtalet som gäller sedan hösten 2018. I Solna slutförs nu arbetet mellan kommunen och förvaltningen med ett sidoavtal liknande det som togs fram i Stockholm under 2018.

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 kostnadsökningar 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. Inom Region Stockholm har trafikförvaltningen uppdraget att driva frågan om tillkommande investeringar kopplade till nya tunnelbanan. Förvaltningen lägger stor vikt vid att vid behov stötta samt samråda med trafikförvaltningen i deras utredningsarbete avseende tillkommande investeringar. Utredningsarbetet kring tillkommande investeringar är av stor vikt eftersom det kommer att påverka regionens långsiktiga investeringsplan.

En effekt av en förändrad fastighetsmarknad kan bli förändrade planeringsförutsättningar 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 domstolsprocess för tomträtter vilket då riskerar att försena tunnelbaneutbyggnaden och kan även innebära ökade kostnader för resurser som finns på plats. Överklaganden kan även ske av förvaltningens upphandlingar av entreprenader och övriga konkurrensutsatta upphandlingar.

Att inte få tillgång till rätt kompetens för bemanning innebär risk för ineffektivitet i arbetet och sämre lösningar. Förvaltningen arbetar nu med en bred och samlad rekryteringsinsats med ett tjugotal tjänster som lagts ut samlat under april-maj 2019.

Förvaltningens fokus är framdrift i planeringen och genomförandet av tunnelbaneutbyggnaden. Förvaltningen har inget driftsansvar utan fokuserar uteslutande på 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.

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

Medarbetare

Förvaltningen ska vara en attraktiv och konkurrenskraftig arbetsgivare som kan rekrytera, utveckla och behålla medarbetare. Under 2019 och efterföljande år ska förvaltningen 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.

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. Åtgärder som vidtas vid förvaltningen för att begränsa sjukfrånvaron är bland annat att erbjuda stödsamtal/utredande samtal via företagshälsovården. Dessa samtal kan bokas av medarbetare själv utan att meddela ansvarig chef eller med stöd från chef eller HR.

Förvaltningen inledde i ett tidigt skede under år 2014 ett värdegrundsarbete för att skapa en medarbetargrupp med samma utgångspunkt och värderingar. I dag 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.

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 arbetsuppgiften 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.

Förvaltningen har nyligen gått ut med en större rekryteringskampanj för att stärka förvaltningen och Region Stockholm som en attraktiv arbetsgivare och för att ytterligare skapa intresse att söka tjänster till nya tunnelbanan.

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. Förvaltningen prioriterar därför nedanstående områden.

- Förvaltningens chefer deltar i chefs- och ledarutvecklingsprogrammet som har sin utgångspunkt i Region Stockholms personalpolicy, ledarkriterier och rollbeskrivning för chefer.
- Förvaltningens chefer erbjuds vid behov individuella chefscoachningsprogram.
- Förvaltningens chefer erbjuds att delta i mentor- /adeptprogram.
- Förvaltningens chefer erbjuds att genomgå chefs- /ledarskapsutbildningar.
- Identifiera och utveckla kommande chefer genom att erbjuda utvalda ledare utan formellt personalansvar att delta i ledarutvecklingsprogram.

Förvaltningen fortsätter satsa på det chefsprogram som idag består av fyra träffar per år. Fokusområdena är både chefs- och ledarskapsansvaret. Hitintills har träffarna handlat om ökad kunskap inom coachning, förändringsledning samt personlig utveckling men även om fortbildning inom de krav som Region Stockholm ställer på en chef. Förvaltningen bedömer årligen möjligheten att implementera kompetensplaneringsmodellen KOLL och verktyget ProCompetence baserat på verksamhetens mål och uppdrag samt uppnådd nytta.

2 Verksamhet

2.1 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 lämnas över till trafikförvaltningen för drift.

Förvaltningen planerar för 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.

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 prioriteras bort från 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[1] för verksamheten utan finansieras helt genom det avtal om medfinansiering som gäller för nya tunnelbanan.

Förvaltningen går nu in i ett produktionsskede, vilket 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 hösten 2019 att ha ett system i drift som stödjer och effektiviserar detta arbete.

Beslutat är att tunnelbaneutbygganden till Fridhemsplan-Älvsjö, som ingår i Sverigeförhandlingen, påbörjas under 2022. Tunnelbaneutbyggnaden mellan Fridhemsplan och Älvsjö med sex stycken nya stationer har inarbetats i investeringsplanen från år 2022, se mer under avsnitt *2.2 Förändringar av investeringsplanen*. 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. Trafiknämnden ska under 2019 pröva förutsättningar

[1] Förvaltningen erhåller dock anslag för att täcka den internränta som Region Stockholm beslutat ska belasta förvaltningen.

för att tidigarelägga investeringarna i Sverigeförhandlingen genom samtal med berörda kommuner om möjlighet till förskottering.

I uppdraget med att pröva tidigareläggning av projekten i Sverigeförhandlingen kommer förvaltningen att bistå med underlag som beskriver vilka möjligheter som finns till att bedriva arbetet effektivt vid en tidigare medelstilldelning för Fridhemsplan-Älvsjö. Arbetet omfattar bland annat att ta fram förslag till utredningar av viktiga strategiska val som behöver göras i ett tidigt skede.

Förvaltning för utbyggd tunnelbana bygger en tunnelbaneanläggning som är en förlängning av den befintliga tunnelbanan. Den nya tunnelbanan ska efter färdigställd byggnation, enligt regionbeslut, förvaltas av trafikförvaltningen, tillsammans med den befintliga tunnelbanan.

I samband med överlämning uppstår ekonomiska frågeställningar samt vilken juridisk enhet som bär ansvaret för anläggningarna och hur utgifter som uppstår rörande knutpunkter ska fördelas. På sikt kan komplexa redovisningsfrågor men även moms- och skattemässiga frågor uppstå varför det är av vikt att på ett tidigt stadium planera för denna hantering.

På uppdrag från regiondirektören och genom regionledningskontoret har ett första arbete kring frågeställningen genomförts.

I den PM som regionledningskontoret tagit fram föreslås att nya tunnelbanan upparbetas inom AB SL för att regionen ska undvika olika skatteeffekter allt annat lika. Inför att en sådan förändring genomförs krävs en fortsatt utredning för att identifiera vilka åtgärder som krävs samt en plan för genomförandet. De områden som primärt berörs är ekonomiska och juridiska perspektiven. Förändringen bör ske på ett transparant och väl genomarbetat sätt för att tillse att anläggningen kan upparbetas inom ramen för AB SL med minsta möjliga negativa effekteter för verksamheten. Det är av stor vikt att det fortsatta framdriften som nu går in i ett entreprenadskede kan bibehållas inom förvaltning för utbyggd tunnelbana.

Förvaltningens finansiering sker via fakturering till parterna vilket regleras via en betalningsplan som härrör från beslut om tilläggsavtalet. Betalningsplan för medfinansiering beslutas av den partsammansatta styrelsen samt de ingående parternas politiska forum. Förvaltningens inrapporterade medfinansiering, räntekostnader samt behov av anslag bygger på nu beslutad betalningsplan. Förvaltningens upparbetning och prognoser är för de närmaste åren dock lägre än nu liggande betalningsplan. Styrelsen kan därför besluta om en förändring inom befintlig betalningsplan.

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 Stockholmsförhandling, 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 mellan Fridhemsplan och Älvsjö, med sex nya stationer.

I förvaltning för utbyggd tunnelbanas investeringsbudget ingår sedan 2019 Järfälla kommuns finansiering med 91 miljoner kronor avseende uppgång och biljetthall Veddesta vid Barkarby stations tunnelbanestation, FUT 2017–0232. 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, se mer under avsnitt *3 Ekonomiska förutsättningar*. 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.

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[2], vilket är i linje med 2013 års Stockholmsförhandling.

Förvaltning för utbyggd tunnelbana kommer efter färdigställande att överlämna anläggningen för drift till trafikförvaltningen där driftskostnaderna kommer att uppstå.

[2] I investeringsbeslut för Depå, Nya tunnelbanan ingår även kostnader.

Det är av stor vikt att dessa kostnader beaktas i deras långsiktiga planering. De i investeringskalkylen beskrivna driftskostnaderna 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.

Investeringsplan	Budget 2019	Budget 2020	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027	Plan 2028	Plan 2029
Tunnelbana till Nacka och Söderort	1 119	1 430	1 680	1 476	2 038	2 607	1 552	597	15	0	0
Tunnelbana till Arenastaden	299	252	534	628	896	974	24	0	0	0	0
Station Södra Hagalund	97	87	189	224	313	324	5	0	0	0	0
Tunnelbana till Barkarby	283	683	512	522	545	150	4	0	0	0	0
Depå Nya tunnelbanan	196	252	828	885	717	723	670	0	0	0	0
Fordon	3	3	3	856	1 179	341	0	0	0	0	0
Tunnelbana Fridhemsplan-Älvsjö				198	403	411	629	1 283	1 636	1 669	1 702
Totalt	**1 996**	**2 706**	**3 746**	**4 790**	**6 091**	**5 530**	**2 885**	**1 880**	**1 651**	**1 669**	**1 702**

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. Mot bakgrund mot detta har förvaltningens investeringsbudget förskjutits något framåt i tid jämfört med de faktiska planerna.

Stockholmsförhandlingen gällande utbyggd tunnelbana är avtalad i 2013 års prisnivå med tilläggsavtal i 2016 års prisnivå. Avtalet anger att uppräkning av medfinansiering sker med KPI. Siffror avseende budgeterade värden för investeringar har dock räknats upp i enlighet med regionens anvisningar för investeringsplanen. Slutsumman för investeringsplanen är densamma som i 2019 års investeringsplanen gällande utbyggnadssträckorna.

Investeringsutgifterna har fram till 2019 främst fokuserats på projektering och markundersökningar. Projekterings- och planläggningsarbetet har fortgått under starten av 2019 och stora delar av tunnelbaneutbyggnaden går in i byggnationsfas under 2019 och alla utbyggnadssträckorna beräknas vara i produktion under budgetår 2020.

Förändring av investeringsplanen jämfört med budget 2019 beror dels som ovan nämnts på genomförandebeslut för Depå, Nya tunnelbanan, dels på grund av förskjutning av planläggningsprocesser och byggstarter som har medfört en förskjuten investeringsplan.

Enligt Sverigeförhandlingen ska arbetet med tunnelbana Fridhemsplan-Älvsjö påbörjas under 2022 vilket är inarbetat i investeringsplanen. En eventuell förskottering och tidigareläggning kan komma att förhandlas fram mellan berörda parter. Om beslut om

tidigareläggning sker kan detta innebära en justering av investeringsplanen. Se mer under avsnitt *2.1 Strategiska och prioriterade verksamhetsförändringar*.

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 dock regionens likviditet och ses därmed inte som medfinansiering utifrån ett regionperspektiv förrän vid återbetalningstillfället. Därför ingår inte dessa belopp i medfinansieringen.

Förvaltningens finansiering sker via fakturering av parterna vilket regleras via en betalningsplan som härrör från beslut om tilläggsavtalet. Betalningsplan för medfinansiering beslutas av den partsammansatta styrelsen och förvaltningens investeringsplan beslutas av regionfullmäktige. Dessa beslut sker inte vid samma tidpunkt varför en diskrepans kan uppstå mellan utgift och inbetalning per år. Rapporterad medfinansiering i budgetunderlaget utgår från beslutad betalningsplan. I nuläget är medfinansieringen högre än investeringsplanen de kommande åren.

I nuläget är trafikstart beräknad till år 2024 för tunnelbana till Arenastaden och tunnelbana till Barkarby och år 2026 för tunnelbana till Nacka och Söderort. Detta bygger dock på att det inte sker några överklaganden vilket inte heller har beaktats i tilläggsavtal till 2013 års Stockholmsförhandling.

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 ingår också i resultaträkningen. Dessa kostnader inryms dock i den totala finansieringen från parterna.

Resultatet för samtliga år, 2020-2023, 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 åren 2018 och 2019 har förvaltningen erhållit 4 miljoner kronor årligen i anslag för att täcka räntekostnaderna. Från och med 2020 förväntas de interna räntekostnaderna att öka beroende på en högre upplåning vilket medför ett behov av ett ökat anslag.

> För år 2020 uppskattas anslagsbehovet till 10 miljoner kronor, 2021 till 20 miljoner kronor, 2022 30 miljoner kronor och för 2023 till 47 miljoner kronor. Förvaltningen föreslår därför trafiknämnden att föreslå för regionstyrelsen att föreslå för regionfullmäktige att besluta om ett utökat anslag för åren 2020 till 2023.

Beräkningarna av räntekostnader och därmed behovet av anslag bygger på befintlig betalningsplan. Förvaltningens upparbetning och prognoser är för de närmaste åren dock lägre än nu liggande betalningsplan. Styrelsen kan besluta om förändringar inom befintlig betalningsplan 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. Under 2018 har Barkarbys arbetstunnlar upphandlats och arbetet med Arenastadens upphandlingar har påbörjats och kommer att slutföras under 2019, även Nacka och Söderorts arbetstunnlar upphandlas under 2019. Detta innebär att upparbetning kommer att gå över till större utgifter för byggande under 2019 och fortsättningsvis in i budgetåret 2020.

3.1 Resultaträkning

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.

Resultat*	Utfall 2018	Prognos 2019	Plan 2020	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023
Anslag	4	4	4	4	4	4
Övriga bidrag	106	119	113	141	152	143
Övriga intäkter	0	0	0	0	0	0
Verksamhetens intäkter	**110**	**123**	**117**	**145**	**156**	**147**
Personalkostnader inkl inhyrd personal	-80	-81	-73	-67	-65	-64
Lämnade bidrag	0	0	0	0	0	0
Lokal- och fastighetskostnader	-10	-7	-11	-11	-11	-11
IT- och telekostnader	-6	-7	-9	-9	-10	-9
Övriga kostnader	-11	-24	-20	-55	-67	-58
Verksamhetens kostnader	**-106**	**-119**	**-113**	**-141**	**-152**	**-143**
Avskrivningar	0	0	0	0	0	0
Finansnetto	-2	-4	-4	-4	-4	-4
Resultat**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

* mkr

** Avser resultat före bokslutsdispositioner

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.

Övriga kostnadsslag, avskrivningar och finansnetto

I bemanningskostnaderna ingår både personalkostnader samt kostnader för inhyrd personal. Förvaltningens bemanningskostnader beräknas efter perioden 2019 att minska vilket bland annat beror på att bemanningen av tekniкspecialister och samordnare inom staben avtar från och med 2020. Anledningen är att förvaltningen går in i en ny fas med byggande och dessa resurser behövs därför inte längre. I det fall en tidigareläggning av arbetet med Fridhemsplan-Älvsjö beslutas kommer bemanningen dock att ändras. Förvaltningens arbete med växling av bemanning från inhyrd personal till anställd i den mån det är möjligt påverkar även bemanningskostnaderna i de fall detta lyckas.

Lokal- och fastighetskostnaderna avser förvaltningens kontor på Norra stationsgatan 69, samt konferenslokaler på Hälsingegatan och uppgår till 13 miljoner kronor för 2020 vilket är en ökning från nuvarande 9 miljoner kronor beroende på en förändrad debiteringsmodell inom Region Stockholm där schablonkostnaden ökas från 67 000 kronor per arbetsplats till 86 000 kronor per plats.

För närvarande ryms hela förvaltningen på detta kontor men med start under hösten 2019 kommer Nacka och Söderort samt Barkarby flytta ut till projektkontor närmare byggplatserna. Från och med 2020 minskar lokalkostnaderna som redovisas inom resultaträkningen eftersom delar av lokalerna kommer att nyttjas som projektkontor för Arenastaden och kommer därför redovisas som en del av investeringsutgifterna. Kostnaden för lokalhyra som redovisas i resultaträkningen från år 2020 uppgår därför till 11 miljoner.

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 uppgår till 9 miljoner kronor för 2020. I dessa ingår interna supportkostnader för IT-utrustning och standard-programvaror som hyrs internt inom Region Stockholm. Resterande IT-kostnader avser främst kostnader för dokumenthanteringssystemet Webforum, redovisningssystemet Agresso samt kostnader för regionens webbsida.

I posten för övriga kostnader ingår bland annat konsultkostnader, diverse övriga kostnader samt informations- och kommunikationskostnader. Förändringen av budget mellan 2020 och 2019 avseende övriga kostnader beror på en minskning av konsultkostnaderna bland annat beroende på att förvaltningen under 2019 har gjort vissa systemutvecklingar som har krävt konsultstöd.

Informations- och kommunikationskostnaderna beräknas under 2020 uppgå till 7 miljoner och kommer under de närmaste åren därefter att ligga kvar på samma nivå årligen. Från år 2021 beräknas övriga kostnader öka, vilket även fortsätter under 2022. Anledningen till ökningen är att förvaltningen beräknas ha kostnader för bytespunkt

Barkarby där Trafikverket utför arbetet och äger anläggningen varför detta redovisas som en kostnad och inte som en investering inom förvaltningen.

Investeringsutgifterna redovisas som pågående arbeten och börjar skrivas av då tunnelbanan tas i drift av trafikförvaltningen. Förvaltningen har därför inga avskrivningskostnader. Inga delaktiveringar finns planerade i investeringsplanen i budget 2020, utan aktivering görs när anläggningen tas i drift. Skulle del av anläggning tas i drift innan överlämning till trafikförvaltningen kommer det ske en resultatpåverkan i och med att det blir avskrivningskostnader. Dessa belastar då trafikförvaltningen.

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

Ingående balans i balansräkningen består av utfallet för 2018. Anläggningstillgångarna är därefter baserade på senast rapporterade prognossiffror vilket innebär rapporterad prognos per april 2019. Detta gäller för 2019 och resterande budgetperiod.

Anläggningstillgångarna består hittills främst av pågående arbeten i form av investeringar i projektering, utredning, förberedande arbeten för tunnelbanesträckningar och arbetstunnlar. Tillgångarna ökar i takt med att utbyggnaden av tunnelbanan fortskrider. Under 2019 och de kommande åren går förvaltningen in i en intensivare fas med alltfler produktionsstarter, varför anläggningstillgångarna också ökar i motsvarande takt.

Balansräkning	Utfall 2018	Prognos 2019	Plan 2020	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023
Anläggningstillgångar	3 169	4 564	7 270	11 016	15 806	21 897
Omsättningstillgångar	1 071	2 450	1 050	1 050	1 050	1 050
- varav kassa och bank	*989*	*2 400*	*1 000*	*1 000*	*1 000*	*1 000*
SUMMA TILLGÅNGAR	**4 239**	**7 014**	**8 320**	**12 066**	**16 856**	**22 947**
Eget kapital	**2**	**2**	**2**	**2**	**2**	**2**
Avsättningar	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Skulder	**4 237**	**7 012**	**8 318**	**12 064**	**16 854**	**22 945**
- varav långfristiga skulder	*3 951*	*6 712*	8 018	11 764	16 554	22 645
- varav kortfristiga skulder	*286*	*300*	*300*	*300*	*300*	*300*
SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL	**4 239**	**7 014**	**8 320**	**12 066**	**16 856**	**22 947**

Inbetalningarna till förvaltningen styrs via betalningsplanen som är utformad utifrån de bedömningar om upparbetning som skedde i samband med tilläggsavtalet till Stockholmsförhandlingen. Till detta tillkommer betalningsplanen 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 betalningsplanen och där återfinns den likviditet som uppkommer hos förvaltningen då parternas bidrag under en period är högre än upparbetning. Kassa och bank för 2018 utgår från saldo på bankkontot per 2018-12-31. Desto närmare nästa faktureringstillfälle, desto lägre blir likviditeten. Fakturering har hittills skett två gånger per år och så sker även under 2019. För budgetåret 2020 och de därefter följande åren pågår diskussion med parterna om en tätare faktureringsfrekvens för att förvaltningen inte ska ha för hög likviditet. I den budgeterade balansräkningen beräknas kassa och bank därför uppgå till en miljard kronor i slutet av de budgeterade åren.

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. Balansräkningen är budgeterad så att medfinansieringen följer betalplanen över åren.

Investeringsplan 2020-2029

Region Stockholm

Mkr	LS-nr	Status	Prioritet nya objekt[3]	Total investeringsutgift: Förslag till ny total utgift	Total investeringsutgift: Fastställd total utgift enligt budget 2019	Total investeringsutgift: Ackumulerad förbrukning tom 2018-12-31	Investeringsutgifter: Budget 2019	Prognos 2019	Budget 2020	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027	Plan 2028	Plan 2029
1. Investeringar Förvaltning för utbyggd tunnelbana																		
1.1. Genomförandebeslut tidigare beslutade av landstingsfullmäktige																		
1.1.1 Nyinvesteringar > 100 mkr																		
Tunnelbana till Nacka och Söderort		Pågående		13 653,7	13 653,7	1 559,6	1 119,1	698,5	1 429,9	1 680,3	1 476,5	2 038,3	2 606,6	1 552,4	597,0	14,7		
Tunnelbana till Arenastaden		Pågående		4 214,1	4 214,1	699,8	298,7	205,7	251,6	534,4	628,3	895,9	974,5	23,8				
Station Södra Hagalund		Pågående		1 282,4	1 282,4	96,1	96,9	45,9	87,0	188,7	223,5	312,8	323,6	4,8				
Tunnelbana till Barkarby		Pågående		3 248,9	3 248,9	564,2	283,1	267,9	682,7	511,9	522,5	545,4	150,3	4,4				
Depå Nya tunnelbanan*		Pågående		4 530,0	3 480,8	280,0	195,6	175,0	252,0	828,0	885,0	717,0	723,0	670,0				
Fordon		Planeras		2 388,8	2 388,8	4,5	3,1	2,2	2,6	2,7	856,5	1 179,0	340,9	0,4				
Tunnelbana Fridhemsplan-Älvsjö		Pågående		14 266,4	14 266,4						198,1	403,0	411,0	629,5	1 283,0	1 636,1	1 668,8	1 702,2
1.1.2 Ersättningsinvesteringar > 100 mkr																		
1.1.3 Ospecificerade objekt < 100 mkr																		
Nyinvesteringar																		
Ersättningsinvesteringar																		
Summa beslutade investeringar Förvaltning för utbyggd tunnelbana				**43 584,3**	**42 535,1**	**3 204,2**	**1 996,5**	**1 395,1**	**2 705,8**	**3 746,0**	**4 790,4**	**6 091,3**	**5 529,9**	**2 885,3**	**1 880,0**	**1 650,8**	**1 668,8**	**1 702,2**
1.2 Nya objekt																		
1.2.1 Nyinvesteringar > 100 mkr																		
Inriktningsbeslut																		
Utredningsbeslut																		
Objekt för utredningsbeslut kommande budgetperioder																		
1.2.2 Ersättningsinvesteringar > 100 mkr																		
Inriktningsbeslut																		
Utredningsbeslut																		
Objekt för utredningsbeslut kommande budgetperioder																		
1.2.3 Ospecifierade objekt < 100 mkr																		
Nyinvesteringar																		
Ersättningsinvesteringar																		
Summa nya investeringar Förvaltning för utbyggd tunnelbana																		
Summa Förvaltning för utbyggd tunnelbana				**43 584,3**	**42 535,1**	**3 204,2**	**1 996,5**	**1 395,1**	**2 705,8**	**3 746,0**	**4 790,4**	**6 091,3**	**5 529,9**	**2 885,3**	**1 880,0**	**1 650,8**	**1 668,8**	**1 702,2**
varav nyinvesteringar							*1 996,5*	*1 395,1*	*2 705,8*	*3 746,0*	*4 790,4*	*6 091,3*	*5 529,9*	*2 885,3*	*1 880,0*	*1 650,8*	*1 668,8*	*1 702,2*
varav ersättningsinvesteringar																		
varav medfinansieras från staten och kommuner				**31 196,9**	**31 196,9**	**1 954,6**	**1 347,6**	**1 347,6**	**1 629,5**	**2 357,3**	**3 717,4**	**3 135,7**	**3 012,1**	**2 401,5**	**1 312,0**	**1 228,2**	**1 296,8**	**1 322,8**

Prioritering- och riskbedömning investeringar

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			
Objekt	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	Kommentarer
Tunnelbana till Nacka och Söderort	Nyinvestering	Genomförande	13 654	20%	0,0											Kostnadsökningar, markåtkomster, tillståndsfrågor, förskjutning av tidplaner, överklagan av planer, få anbud vid upphandling, korsningspunkter med Trafikverket och trafikförvaltningen, resursförsörjning, kompetensbrist på grund av konkurrens inom infrastruktur.	Osäkerhetsgraden är hämtad från Återrapportering av åtgärds- och optimeringsarbetet, FUT 2016-0171. Osäkerhetsgraden är hämtad från den successiva kalkylmetoden och dess 85 %-nivå vilket är en gängse metod för enskilda infrastrukturberäkningar.
Tunnelbana till Arenastaden	Nyinvestering	Genomförande	4 214	20%	0,0											Kostnadsökningar, markåtkomster, tillståndsfrågor, förskjutning av tidplaner, överklagan av planer, få anbud vid upphandling, korsningspunkter med Trafikverket och trafikförvaltningen, resursförsörjning, kompetensbrist på grund av konkurrens inom infrastruktur.	Osäkerhetsgraden är hämtad från Återrapportering av åtgärds- och optimeringsarbetet, FUT 2016-0171. Osäkerhetsgraden är hämtad från den successiva kalkylmetoden och dess 85 %-nivå vilket är en gängse metod för enskilda infrastrukturberäkningar.
Station Södra Hagalund	Nyinvestering	Genomförande	1 282	20%	0,0											Kostnadsökningar, markåtkomster, tillståndsfrågor, förskjutning av tidplaner, överklagan av planer, få anbud vid upphandling, korsningspunkter med Trafikverket och trafikförvaltningen, resursförsörjning, kompetensbrist på grund av konkurrens inom infrastruktur.	Osäkerhetsgraden är hämtad från Återrapportering av åtgärds- och optimeringsarbetet, FUT 2016-0171. Osäkerhetsgraden är hämtad från den successiva kalkylmetoden och dess 85 %-nivå vilket är en gängse metod för enskilda infrastrukturberäkningar.
Tunnelbana till Barkarby	Nyinvestering	Genomförande	3 249	34%	0,0											Kostnadsökningar, markåtkomster, tillståndsfrågor, förskjutning av tidplaner, överklagan av planer, få anbud vid upphandling, korsningspunkter med Trafikverket och trafikförvaltningen, resursförsörjning, kompetensbrist på grund av konkurrens inom infrastruktur.	Osäkerhetsgraden är hämtad från Återrapportering av åtgärds- och optimeringsarbetet, FUT 2016-0171. Osäkerhetsgraden är hämtad från den successiva kalkylmetoden och dess 85 %-nivå vilket är en gängse metod för enskilda infrastrukturberäkningar.
Depå	Nyinvestering	Genomförande	4 530	0%	0,0											Kostnadsökningar, markåtkomster, tillståndsfrågor, förskjutning av tidplaner, överklagan av planer, få anbud vid upphandling, korsningspunkter med Trafikverket och trafikförvaltningen, resursförsörjning, kompetensbrist på grund av konkurrens inom infrastruktur.	
Fordon	Nyinvestering	Inriktning	2 389	0%	0,0											Kostnadsökningar, markåtkomster, tillståndsfrågor, förskjutning av tidplaner, överklagan av planer, få anbud vid upphandling, korsningspunkter med Trafikverket och trafikförvaltningen, resursförsörjning, kompetensbrist på grund av konkurrens inom infrastruktur.	
Tunnelbana Fridhemsplan-Älvsjö	Nyinvestering	Genomförande	14 266	20%	0,0											Kostnadsökningar, markåtkomster, tillståndsfrågor, förskjutning av tidplaner, överklagan av planer, få anbud vid upphandling, korsningspunkter med Trafikverket och trafikförvaltningen, resursförsörjning, kompetensbrist på grund av konkurrens inom infrastruktur.	FUT har antagit samma osäkerhetsgrad som övriga objekt med antagen risk, dock har förvaltningen ej på egen hand genomfört någon successiv kalkyl för detta objekt.