Stockholms läns landsting

Landstingsrådsberedningen

SKRIVELSE
2016-11-16

LS 2016-1160

Landstingsstyrelsen

Budget 2017 för förvaltning för utbyggd tunnelbana

Föredragande landstingsråd: Torbjörn Rosdahl

Ärendebeskrivning

Fastställande av budget 2017 och plan för åren 2018-2021 samt målkarta 2017 för förvaltning för utbyggd tunnelbana inklusive köp av konsulttjänster för projektering.

Förslag till beslut

Landstingsrådsberedningen föreslår landstingsstyrelsen besluta

att fastställa 2017 års budget och planår 2018-2021

att godkänna köp av konsulttjänster för projektering av tunnelbana till Nacka och söderort för högst 500 miljoner kronor

att godkänna köp av konsulttjänster för projektering av tunnelbana till Arenastaden för högst 200 miljoner kronor

att godkänna köp av konsulttjänster för projektering av tunnelbana till Barkarby för högst 250 miljoner kronor

att godkänna köp av konsulttjänster för projektering av Depå Högdalen för högst 140 miljoner kronor.

Landstingsrådsberedningens motivering

Ärende avser anmälan av slutlig budget 2017 inklusive plan 2018-2021 samt målkarta 2017 för förvaltningen för utbyggd tunnelbana.

Inrapporterad budget överensstämmer med den av landstingsfullmäktige beslutade budgeten avseende resultat och investeringsnivå.

Budgeterade konsulttjänster utgörs främst av tjänster för att projektera anläggningar inför upphandling av entreprenörer.

Det är av yttersta vikt att landstingets samtliga verksamheter har mycket god kostnadskontroll och aktivt arbetar med att nedbringa kostnadsutveckling till en långsiktig hållbar nivå.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande den 7 november 2016
Budget 2017 och planår 2018-2021 för förvaltning för utbyggd tunnelbana inklusive Målkarta 2017 för förvaltning för utbyggd tunnelbana

Torbjörn Rosdahl

Carl Rydingstam

Stockholms läns landsting

Förvaltning för utbyggd tunnelbana

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2016-11-07

LS 2016-1160
FUT 2016-0065

Landstingsstyrelsens
beredning för utbyggd
tunnelbana

Budget 2017 för förvaltning för utbyggd tunnelbana

Ärendebeskrivning

Fastställande av budget 2017 och plan för åren 2018-2021 samt målkarta 2017 för förvaltning för utbyggd tunnelbana inklusive köp av konsulttjänster för projektering.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande den 7 november 2016
Budget 2017 och planår 2018-2021 för förvaltning för utbyggd tunnelbana inklusive Målkarta 2017 för förvaltning för utbyggd tunnelbana

Förslag till beslut

Beredningen för utbyggd tunnelbana föreslår arbetsutskottet föreslå landstingsstyrelsen besluta

att fastställa 2017 års budget och planår 2018-2021

att godkänna köp av konsulttjänster för projektering av tunnelbana till Nacka och söderort för högst 500 miljoner kronor

att godkänna köp av konsulttjänster för projektering av tunnelbana till Arenastaden för högst 200 miljoner kronor

att godkänna köp av konsulttjänster för projektering av tunnelbana till Barkarby för högst 250 miljoner kronor

att godkänna köp av konsulttjänster för projektering av Depå Högdalen för högst 140 miljoner kronor.

Förvaltningens förslag och motivering

Sammanfattning
I budget för år 2017 för förvaltning för utbyggd tunnelbana redovisas förutsättningarna för år 2017 och planår 2018-2021. Förvaltningen har rapporterat slutlig budget i enlighet med landstingsfullmäktiges beslut om budget.

Som ett resultat av vårens arbete har betalningsplanen omarbetats. Förslag till justerad betalningsplan har tagits fram i samverkan med parterna och kommer att beredas politiskt. Betalningsplanen reglerar parternas medfinansiering av utbyggnaden av tunnelbanan. Förvaltningen kommer vid första prognostillfället 2017 att rapportera en förändrad prognos som överensstämmer med den förändrade betalningsplanen under förutsättning att landstingsfullmäktige godkänner genomförandeavtal samt tilläggsavtal.

I samband med vårens åtgärds- och optimeringsarbete genomfördes en genomgång av förvaltningens samlade behov av konsulttjänster för projektering över hela projekttiden. Den totala kostnadsbedömningen visar på ett utökat behov motsvarande 1 090 miljoner kronor jämfört med tidigare beslut i landstingsstyrelsen, LS 1405-0642, LS 1405-0584, LS 1405-0643. Den förändrade kostnaden ryms inom 2013 års Stockholmsförhandling.

Bakgrund
Utifrån 2013 års Stockholmsförhandling beslutades att Stockholms tunnelbana ska byggas ut. Förvaltning för utbyggd tunnelbana arbetar på direkt uppdrag från landstingsstyrelsen. Förvaltningens uppdrag är att genomföra landstingets del i överenskommelsen och verksamheten finansieras av parterna i överenskommelsen.

Under första halvåret 2016 gjordes en översyn av anläggningen med syfte att hitta åtgärder och optimera utformningen för att fortsatt ligga inom den ekonomiska ramen för Stockholmsförhandlingen. Arbetet utmynnade i rapporten Återrapportering av åtgärds- och optimeringsarbetet, som parterna genom styrelsen för 2013 års Stockholmsförhandling godkände i juni 2016.

Som ett resultat av vårens åtgärds- och optimeringsarbete omarbetas betalningsplanen i samverkan med parterna. Den omarbetade

betalningsplanen planeras ingå i ett tilläggsavtal till 2013 års Stockholmsförhandling och beslutas i samband med beslut om genomförandeavtal. Enligt 2013 års Stockholmsöverenskommelse ska genomförandeavtal, en konkretisering av överenskommelsen, tecknas för tunnelbanans utbyggnad till Nacka och söderort, Arenastaden och Barkarby. Besluten kommer att fattas i respektive kommuns och landstingets politiska församling. Tilläggsavtalet kommer även att beslutas av staten.

Enligt landstingets budgetprocess ska förvaltningen överlämna en budget till SLL Ekonomi senast den 28 oktober 2016.

Överväganden
Eftersom politiskt beslut ännu inte är fattat avseende den omarbetade betalningsplanen, rapporterar förvaltningen i samband med slutlig budget en investeringsram och balansbudget som överensstämmer med tidigare beslut i landstingsfullmäktige, LS 2016-0257. Vid det första prognostillfället 2017, under förutsättning att landstingsfullmäktige fattat beslut i enlighet med förslag till tilläggsavtal, kommer förvaltningen att rapportera in en förändrad prognos som överensstämmer med den förändrade investeringsplanen.

Med utgångspunkt i ovanstående föreslås landstingsstyrelsen fastställa budget 2017 för förvaltning för utbyggd tunnelbana.

Inom ramen för förvaltningens arbete är uppföljning av mål ett viktigt moment. Förvaltningens målkarta är sammanställd med utgångspunkt i det arbete som kommer att ske under 2017 och bygger på perspektiven ekonomi, tid, innehåll, kund, process och medarbetare med ett mål för varje perspektiv. Mätetal finns för varje mål för att kunna mäta graden av måluppfyllnad.

För projektering av tunnelbana till Nacka och söderort, Arenastaden och Barkarby samt projektering av Depå Högdalen används en konsultorganisation vars arbete huvudsakligen avser framtagande av lokaliseringsutredning och underlag för ansökan om miljödom, framtagande av järnvägsplan samt framtagande av systemhandling och bygghandling.

Efter genomfört åtgärds- och optimeringsarbete har förvaltningen gjort en samlad bedömning av det kvarstående projekteringsbehovet över projekttiden. Bedömningen avser nu det totala projekteringsbehovet över tid vilket medför att projekteringskostnaderna är högre än den första initiala bedömningen och tidigare beslut i landstingsstyrelsen, LS 1405-0642, LS 1405-0584, LS 1405-0643. Utöver detta har även åtgärds- och optimeringsarbetet medfört ytterligare projektering vilket är en mindre del av det tillkommande behovet. I nuläget har förvaltningen nyttjat cirka 850 miljoner kronor av tidigare beslutade medel, 1 450 miljoner kronor.

Förvaltningen uppskattar att behovet av konsulttjänster för projektering av Tunnelbana till Nacka och söderort uppgår till ytterligare 500 miljoner kronor. Ytterligare behov av konsulttjänster för projektering för Tunnelbana till Arenastaden uppgår till 200 miljoner kronor. Behov av konsulttjänster för projektering för Tunnelbana till Barkarby uppgår till 250 miljoner kronor.

Sedan tidigare har landstingsstyrelsen fattat ett inriktningsbeslut för Depå Högdalen, LS 2015-0146, vilket motsvarar 1,6 miljarder kronor. Den tidigare kostnadsbedömningen avseende projekteringskonsulter för framtagande av systemhandling uppgick till mindre än 50 miljoner kronor. I nuläget bedöms dock dessa kostnader komma att uppgå till cirka 60 miljoner kronor. Som ett led i det fortsatta projekteringsarbetet vilket även omfattar bygghandlingsprojektering uppskattar förvaltningen behovet av konsulttjänster till 140 miljoner kronor vilket ingår i budget.

Förvaltningen föreslår landstingsstyrelsen att besluta att godkänna köp av konsulttjänster för ytterligare 1 090 miljoner kronor under projekttiden. Upparbetade kostnader för projekterande konsulter matchas mot inbetalningar från parterna i enlighet med betalningsplan. Förvaltningen kommer kontinuerligt att återrapportera upparbetningsgraden avseende köp av konsulttjänster för projektering till landstingsstyrelsen i samband med ordinarie rapportering.

Förvaltningen har ett tilläggsavtal som är kopplat till trafikförvaltningens ramavtal, "Tilläggsavtal – Ramavtal resurs- och uppdragskonsultjänster inom IT, teknik, administration m.m." SL 2013-4385, och äger rätt att avropa konsulttjänster från avtalet.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet

Beslutet medför inga ekonomiska konsekvenser utöver det som godkänts och beslutats av landstingsfullmäktige den 18 februari 2014, LS 1401-0037. Beslut om köp av konsulttjänster för utbyggnadssträckorna inryms inom redan beslutat totalbelopp enligt ovan nämnda beslut. Upparbetade kostnader för projekterande konsulter kommer att matchas mot inbetalningar från parterna i enlighet med betalningsplan. Köp av konsulttjänster för Depå Högdalen är inarbetat i den av landstings-fullmäktige godkända budgeten.

Miljökonsekvenser av beslutet

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

Mårten Frumerie
Förvaltningschef

Johanna Munther
Chef Ekonomi och administration

Diarienummer
LS 2016-1160
FUT 2016-0065

Budget 2017

Planår 2018-2021

Förvaltning för utbyggd tunnelbana
STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING

Förvaltning för utbyggd tunnelbana
STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING

Diarienummer
LS 2016-1160
FUT 2016-0065

Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Budget 2017 och planår 2018-2021

Innehållsförteckning

1. Sammanfattning 5
1.1 Omvärld 6

2. Styrning 8
2.1 Verksamhetsfakta 8
2.2 Styrning av förvaltningen 9
2.2.1 Organisation 9
2.3 Styrande dokument 10
2.4 Mål 12
2.4.1 En ekonomi i balans 13
2.4.2 Hållbar tillväxt och utveckling 13
2.4.3 Tryggad kompetensförsörjning 15
2.4.4 Lokala mål 15
2.5 Uppdrag 16
2.6 Intern styrning och kontroll 16

3. Verksamhet 17
3.1 Planerad verksamhet 17
3.2 Verksamhetsförändringar 19

4. Verksamhetsstöd 20
4.1 Miljö 20
4.2 Socialt ansvarstagande 21
4.2.1 Jämlikhet och jämställdhet 22
4.2.2 Nationella minoriteter och minoritetsspråk 22
4.2.3 Barnkonventionen 23
4.2.4 Folkhälsa 23
4.2.5 Arbete för tillgänglighet 24
4.2.6 Uppförandekod för leverantörer 25
4.3 Säkra processer 25
4.3.1 Informationssäkerhet 25
4.3.2 Informationsförvaltning 26
4.3.3 Säkerhet 26
4.3.4 IT och digitalisering 27
4.4 Personal och utbildning 27
4.4.1 Kompetensförsörjning och utbildning 28
4.4.2 Systematisk kompetensplanering 29

4.4.3 Attraktiv arbetsgivare 30
4.4.4 Jämställdhet och mångfald 30
4.4.5 Mål- och resultatorienterade chefer 31
4.4.6 Förbättrad arbetsorganisation 31

5. Ekonomi 33
5.1 Ekonomiskt utgångsläge 33
5.2 Nyckelfaktorer som påverkar ekonomin 33
5.3 Antaganden i budgeten 34
5.4 Resultatbudget 35
5.4.1 Intäkter 36
5.4.2 Kostnader 36
5.5 Balansbudget 38
5.6 Finansiering 39
5.7 Investeringar 39
5.7.1 Beslutade objekt över 100 miljoner kronor 41
5.8 Möjligheter och risker 49

6. Övrigt 51

1. Sammanfattning

Planeringen och utbyggnaden av tunnelbanan leds av landstingets förvaltning för utbyggd tunnelbana, FUT, som är direkt underställd landstingsstyrelsen. Arbetet sker genom samverkan med en rad organisationer, inte minst med trafikförvaltningen inom landstinget. Avtalsparterna inom 2013 års Stockholmsförhandling samverkar på en övergripande nivå via en styrelse och en styrgrupp. För varje projekt finns en delprojektstyrelse. Till detta kommer samverkan i ett antal grupper kring lokalisering, planläggning (detaljplaner och järnvägsplaner), kommunikation och ekonomi.

Dialogen med invånarna i Stockholmsregionen är mycket viktig. Inför byggstarten och under utbyggnaden ställs stora krav på kommunikation med berörda parter.

Organisationen växer och nya kompetenser kommer att behövas, till exempel projektledare och byggledare för byggskedet och fastighets-handläggare med fokus på omgivningspåverkan. Utöver detta planerar förvaltningen även att stärka upp med ekonomisk kompetens.

Under 2016 har förvaltningens arbete fokuserats på planering, projektering, underlag för tillståndsansökningar samt förberedelser för kommande upphandlingar och byggstarter. Under våren har ett intensivt åtgärds- och optimeringsarbete skett för att tillsammans med parterna enas om en anläggning inom ramen för överenskommelsen. Förvaltningen har i sin åtgärds- och optimeringsrapport till den partsammansatta styrelsen lämnat förslag på anläggningens utformning samt redogjort för förslagens konsekvens rörande tid och ekonomi. Styrelsen beslutade vid sitt sammanträde den 16 juni 2016 att godkänna det fortsatta arbetet att inarbeta åtgärds- och optimeringsarbetet i framtagandet av genomförande-avtal. Med anledning av åtgärds- och optimeringsarbetet kommer ett tilläggsavtal till huvudavtalet som omfattar tidplan och finansiering att tas fram. Beslut förväntas ske i samband med beslut om genomförandeavtal.

Eftersom politiskt beslut ännu inte är fattat avseende genomförandeavtal och tilläggsavtal till utbyggnad av tunnelbana enligt 2013 års Stockholms-förhandling inklusive finansieringsplan, rapporterar förvaltningen i samband med slutlig budget, en investeringsram och balansbudget som överensstämmer med tidigare politiskt beslut. Vid det första prognos-tillfället 2017, under förutsättning att landstingsfullmäktige godkänner genomförandeavtal samt tilläggsavtal, kommer förvaltningen att rapportera

in en förändrad prognos som överensstämmer med den förändrade investeringsplanen.

Tidigare beslut i landstingsstyrelsen innebär att förvaltningen får köpa konsulttjänster för projektering för 800 miljoner kronor för Tunnelbana till Nacka och söderort, LS 1405-0642, 400 miljoner kronor för Tunnelbana till Arenastaden, LS 1405-0584 och 250 miljoner kronor för Tunnelbana till Barkarby, LS 1405-0643. Underlag för dessa beslut grundades på kalkyler i ett tidigt projektskede. Nya bedömningar visar att förvaltningens kostnader för projekteringskonsulter förändrats.

1.1 Omvärld

Under planeringen och utbyggnaden av tunnelbanan sätter förvaltningen stort värde i att ta in kunskap och synpunkter från sakägare, organisationer och allmänhet. Detta görs främst i de samrådsprocesser som drivs inom projekten. För de projekt som förvaltningen driver delas samrådet in i faserna:

- Samråd kring lokalisering
- Samråd
- Granskning (tidigare kallat utställning)

Dessa samrådsfaser genomförs inom ramen för framtagandet av en järnvägsplan (enligt lag om byggande av järnväg) och inför ansökan om miljödom till mark- och miljödomstolen. Samråden samordnas med kommunernas samråd kring detaljplaner genom så kallat samordnat planförfarande. Därefter sammanställs den slutliga järnvägsplanen. Inför inlämnandet till Trafikverket genomförs en så kallad granskning då det finns möjligheter att lämna synpunkter på det slutgiltiga planförslaget.

De två första samrådsfaserna kommer att slutföras i och med de kompletterande samråd som planeras till hösten. Under 2017 genomförs granskning av samtliga projekt.

Utöver det som sker i samrådsprocesserna är det viktigt att förvaltningen samverkar med en rad aktörer kring planering och projektering av tunnelbanan. Samverkan med trafikförvaltningen inom landstinget behövs exempelvis gällande:

- Krav på den färdiga anläggningen ur ett driftperspektiv.
- Upphandling av signalsystem och fordon.

- Gränssnittet mellan förvaltningens olika projekt och större anläggningar som planeras av trafikförvaltningen, exempelvis planerade nya bussterminaler i Nacka och Barkarby.

Under 2017 är tanken att förvaltningscheferna för förvaltning för utbyggd tunnelbana och trafikförvaltningen ska träffas månadsvis. Vid dessa möten deltar även delar av ledningsgruppen från respektive förvaltning. Vid mötena har förvaltningscheferna möjlighet att fatta beslut om gemensamma frågor. För att förbereda besluten och i övrigt hantera samverkan finns en beredningsgrupp med deltagare från båda förvaltningarna. I beredningsgruppen ingår bland annat cheferna för respektive projekt.

Samverkan med kommunerna angående deras planering av bostäder och trafiksystem är väsentlig för att tunnelbanan ska kunna genomföras enligt överenskommen tidplan och integreras i stadsmiljön. Förvaltningen och berörda kommuner har ett mycket nära samarbete kring planläggningsfrågorna för att kunna samordna framtagandet av detaljplaner, järnvägsplaner och miljödomar.

Samverkan med staten är viktig inom bland annat gränssnittet mellan förvaltningens olika projekt och statens pågående projekt inom Trafikverket, exempelvis Mälarbanans utbyggnad vid Barkarby, Förbifart Stockholm och Citybanan.

Samverkan med leverantörer inom olika teknikområden behövs för att förvaltningen ska kunna bygga en anläggning som uppfyller krav på modern funktion och effektiva systemlösningar. Att ta till vara på erfarenheter från andra tunnelbanebyggen internationellt är även det av stor vikt.

2. Styrning

2.1 Verksamhetsfakta

Utifrån 2013 års Stockholmsförhandling, som undertecknades av regeringens förhandlare och Stockholms läns landsting, Stockholms stad, Nacka kommun, Solna stad och Järfälla kommun ska Stockholms tunnelbana byggas ut.

Överenskommelsen innebär att Stockholms tunnelbana byggs ut till Nacka, Arenastaden och Barkarby samt att Nackagrenen byggs ut till Gullmarsplan och kopplas samman med Hagsätralinjen, vilket skapar ökad kapacitet för den befintliga tunnelbanan genom centrala Stockholm. Utbyggnaden innebär att tio nya stationer tillkommer i systemet och det ger en ökad tillgänglighet för boende och verksamma inom Stockholmsregionen.

I avtalet om finansiering och medfinansiering av utbyggd tunnelbana återfinns de olika parternas finansiering och ansvar kring den utbyggda tunnelbanan. Förutom en medfinansiering av tunnelbanan, medverkar kommunerna genom att bygga 78 000 nya bostäder för att möta bostadsbehovet i den växande regionen.

Stockholmsförhandlingen kan ses som ett resultat av visionerna i den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS 2010 samt det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län. I dessa visioner ges strategier för hur regionen ska klara en stark befolkningsökning och samtidigt minska klimatpåverkan. Regionens vision är att Stockholmsregionen ska bli Europas mest attraktiva storstadsregion. En utbyggd kollektivtrafik är en viktig del i den strategin.

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

2.2 Styrning av förvaltningen

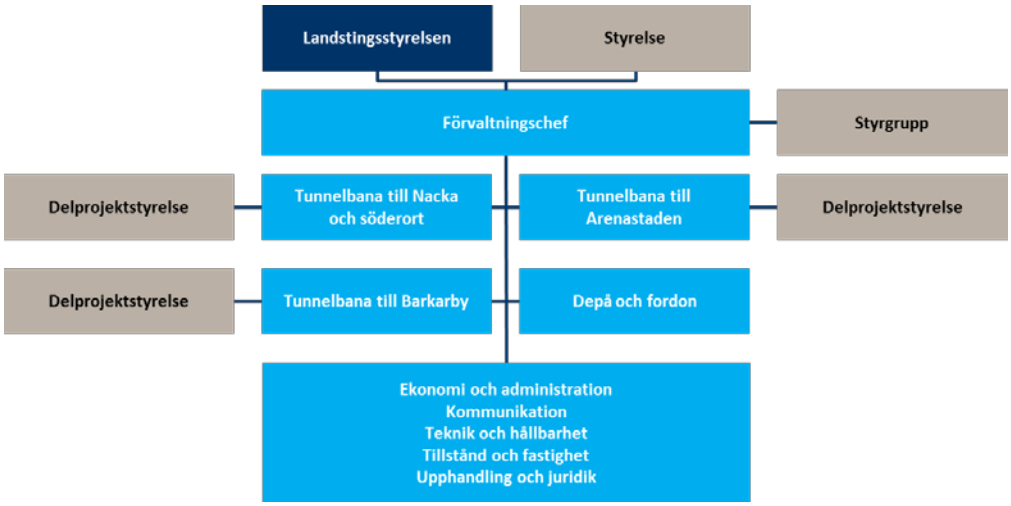
2.2.1 Organisation

Förvaltning för utbyggd tunnelbana rapporterar till landstingsstyrelsen och den partsammansatta styrelsen enligt Stockholmsöverenskommelsen 2013. Styrelsen består av tjänstemän som representerar samtliga parter i överenskommelsen och den ansvarar för principiella frågor och följer framdriften avseende både bostadsbyggandet och tunnelbaneutbyggnaden. Ordförande i styrelsen är statens representant.

En partsammansatt styrgrupp för genomförandet av tunnelbaneutbyggnaden har tillsatts som stöd för arbetet. Landstinget leder styrgruppen, kommunerna och staten deltar med tjänstemannarepresentanter.

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

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



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

Respektive projekt har en delprojektstyrelse som leds av förvaltning för utbyggd tunnelbana med representanter från kommunerna. Staten medverkar vid behov. Delprojektstyrelserna har mandat att fatta verkställighetsbeslut inom ramen för det som beslutats i 2013 års Stockholmsförhandling. Depå och fordon finansieras i sin helhet av landstinget och har därmed ingen partsammansatt delprojektstyrelse.

För att genomföra uppdraget har förvaltningschefen en ledningsgrupp som stöd i de löpande besluten, verksamhetsutvecklingen och den strategiska styrningen. Förvaltningschefen har dessutom utsett en biträdande förvaltningschef.

Successivt övergår processen från planering och projektering till genomförande. Det ställer nya krav på organisationen och förvaltningens ledningsgrupp arbetar med organisation och bemanning för genomförandeskedet. Inom förvaltningen pågår ett arbete med att tydliggöra framtida behov och utarbeta en gemensam strategi för att hantera detta. En målsättning är att där det är möjligt kunna samutnyttja resurser mellan projekten samt genomföra växling från konsulter till anställda.

Förvaltningen består av cirka 120 medarbetare. I projekten är många externa konsulter knutna till den pågående projekteringen. Projektorganisationerna kommer successivt att växa och förändras beroende på i vilka skeden de befinner sig i.

2.3 Styrande dokument

Den övergripande styrningen av förvaltningen sker med utgångspunkt i beslutad överenskommelse inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling och genom avtal mellan parterna. I avtalet mellan parterna styrs bland annat tidplan, omfattning och finansiering av utbyggnaden.

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

Årligen upprättas en budget för förvaltningen som är en del av landstingets samlade budget. Förvaltningens verksamhetsplan utgår från budgeten. I verksamhetsplanen beskrivs bland annat mål och aktivitetsområden på en mer detaljerad nivå. Förvaltningens mål och mätetal följs under året upp med hjälp av en målkarta. Se vidare om målkartan under avsnitt 2.4.4

Lokala mål. Som underlag till förvaltningens verksamhetsplan tar respektive projekt och funktion fram en egen verksamhetsplan som beslutas av förvaltningschefen och som löpande följs upp under året.

Förvaltningens vision är ”*Nya tunnelbanan – Vi skapar nya resmöjligheter i en växande storstadsregion*”. Visionen anger förvaltningens övergripande och långsiktiga strävan.

Medarbetarna och våra mänskliga relationer är grunden i förvaltningens arbete för att vi på ett effektivt sätt ska kunna genomföra vårt uppdrag med en utbyggd tunnelbana. Värdegrundsarbetet är därför prioriterat i verksamheten och tillsammans har vi tagit fram en värdegrund för vårt dagliga arbete.

Förvaltningens värdegrund är: Öppenhet, Kompetens, Pålitlighet, Samverkan och Driv. Dessa fem ledord ger medarbetarna en gemensam grund i vardagen och är så som vi vill att våra parter och intressenter ska uppfatta oss.

Öppenhet	Med ett ödmjukt och engagerat bemötande skapar vi ett tillåtande klimat.
Kompetens	Genom engagemang, kompetens och ständig utveckling skapar vi hög kvalitet i vårt arbete.
Pålitlighet	Vi skapar förtroende genom att lösa problem, ta ansvar och hålla vad vi lovar.
Samverkan	Genom samverkan både inom och utanför förvaltningen uppnår vi förtroende och effektiva leveranser.
Driv	Vi präglas av handlingskraft och initiativförmåga och uppmuntrar nytänkande.

Inom förvaltningen finns en process för planering, budgetering och uppföljning av förvaltningens verksamhet. Detta sker bland annat via verksamhetsplaner för varje projekt och funktion. Verksamhetsplanen har ett längre perspektiv som sträcker sig över hela projektperioden och ett årligt perspektiv som följs upp under året. Processen säkerställer att verksamheten styr mot de mål som fastställts för förvaltningen genom överenskommelsen, landstingsstyrelsen och av förvaltningschefen.

Som övergripande stöd för verksamheten och medarbetarna har ett intranät byggts upp. Här finns en beskrivning av förvaltningen, dess medarbetare och ledning. Intranätet är även ett stöd i det dagliga arbetet genom att till exempel landstingets styrande dokument, interna rutiner och policys för förvaltningen är tydligt redovisade här.

Projekthandboken fungerar som en sammanhållande handling för de styrande dokumenten inom förvaltningens projektverksamhet och ska i första hand stärka informationsflödet kring viktiga områden gentemot de projekterande konsulterna som arbetar på uppdrag av projekten.

Förvaltningen arbetar med att utarbeta en upphandlingsstrategi. Den syftar till att i ett tidigt skede beskriva de grundläggande valen för hur förvaltningens upphandlingar av entreprenader ska genomföras. Stöd och information till medarbetarna avseende mutor och jäv är och kommer att vara ett prioriterat område inom förvaltningen.

2.4 Mål

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

Förvaltningens verksamhet har inte en löpande karaktär utan är en verksamhet som utgår från uppdraget att bygga tunnelbana, detta medför att verksamheten under de första åren är i ett planeringsskede. Under denna period skapas förutsättningar för att landstinget i framtiden ska uppnå de nu beslutade övergripande målen såsom till exempel attraktiv kollektivtrafik, hållbar tillväxt och utveckling. Dessa övergripande mål är dock i dagsläget 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.

I samband med att förvaltningens verksamhet övergår i ett byggskede kommer dock fler av landstingets övergripande mål och indikatorer att kunna brytas ned till lokala mål och mätetal. Detta avser till exempel miljöfrågor såsom buller. Flera av landstingets indikatorer är inte tillämpbara på förvaltningen eftersom förvaltningens karaktär är annorlunda än många andras då verksamheten är av projektkaraktär. I förvaltningens målkarta tas mätetal fram som ska bidra till att landstingets övergripande mål uppnås och som är mer anpassad efter förvaltningens

verksamhet. För att uppnå landstingets mål med en hållbar tillväxt och utveckling och tryggad kompetensförsörjning återfinns därför mätetal i förvaltningens målkarta.

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

2.4.1 En ekonomi i balans

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

Mål och indikator	Utfall 2015	Mål 2016	Mål 2017
EKONOMI I BALANS			
Ett resultat i balans			
Resultat: Ett positivt resultat	0 mkr	0 mkr	0 mkr

2.4.2 Hållbar tillväxt och utveckling

Utbyggnad av tunnelbanan är en viktig del i att energieffektivisera person-transporter inom regionen. En utbyggd tunnelbana skapar nya res-möjligheter inom länet och är en del i att utveckla Stockholmsområdet på ett hållbart sätt. Genom planeringen av tunnelbanans stationer och upp-gångar arbetar förvaltningen med att tillgängliggöra kollektivtrafik för fler och särskilt i områden där kommunerna satsar på nya bostäder.

För att utveckla tunnelbaneutbyggnaden mot de hållbarhetsmål som anges i det regionala trafikförsörjningsprogrammet och miljöpolitiska program 2017-2021 har förvaltningen tagit fram en strategi för hållbar utveckling. Strategin omfattar aspekterna miljö och hälsa, energi och resursanvändning samt socialt ansvar och beskriver övergripande principer för arbetet med att utveckla tunnelbaneutbyggnaden på ett hållbart sätt.

För ytterligare beskrivning av förvaltningens hållbarhetsarbete, se avsnitt 4. Verksamhetsstöd.

Mål och indikator	Utfall 2015	Mål 2016	Mål 2017
HÅLLBAR TILLVÄXT OCH UTVECKLING			
Effektivt miljöarbete			
Andel förnybar energi för transporter	-	-	Se nedan
Andel ekologiska livsmedel (avser kaffe och frukt inom FUT)	100 %	100 %	100 %
Socialt ansvarstagande			
Likvärdig behandling av alla invånare: andel av landstingets förvaltningar och bolag som har infört metoder och verktyg för ett systematiskt arbete med socialt ansvarstagande	-	-	Ja
Uppförandekod för leverantörer: andel av betydande leverantörer som har granskats med avseende på ett socialt ansvarstagande	-	-	Se nedan
Säkra processer			
Säkerhetsarbetet ska bedrivas på ett systematiskt sätt: andel förvaltningar och bolag som har infört metoder och verktyg för ett systematiskt arbete med			
Informationssäkerhet	-	-	Ja
Säkerhet	-	-	Ja

Landstinget har ett mätetal kring andel förnybar energi för transporter. Förvaltningen kommer att använda vissa typer av bilar för transporter till och på byggarbetsplatser när arbetet alltmer går in i ett byggskede. Flertalet av dessa bilar kommer inte att kunna drivas av förnybar energi eftersom bilar som ska transporteras i tunnlar har höga säkerhetskrav som bara vissa typer av dieselbilar uppfyller. Förvaltningen arbetar med att ta fram en bilpolicy och vid den centrala upphandlingen av bilar som pågår beaktas miljöperspektivet.

Inom förvaltningen köps enbart ekologisk frukt och ekologiskt kaffe.

En viktig del i förvaltningens arbete är ansvaret för att länets invånare behandlas likvärdigt och individuellt, att ingen diskrimineras på grund av kön, ålder, sexuell läggning, könsidentitet, religion, etnisk eller kulturell bakgrund, eventuell funktionsnedsättning eller andra individuella egenskaper. Frågor kring socialt ansvarstagande är en naturlig del i projekteringen av den nya tunnelbanan där stationer anpassas för en god tillgänglighet och för ett jämlikt och jämställt perspektiv och till barns behov. Samråd och kommunikation anpassas efter nationella minoriteters behov och analyseras ur ett jämlikhetsperspektiv.

Det är av stor vikt att förvaltningen i alla upphandlingar ställer rätt krav vad gäller miljö, kvalitet, energieffektivitet, sociala krav med mera. Alla förvaltningens större leverantörer ska ha en uppförandekod. Under 2017 kommer förvaltningen att utreda möjligheterna att följa upp kontrakterade leverantörers sociala ansvarstagande under avtalstiden.

Förvaltning för utbyggd tunnelbana har som mål att skydda känslig information inom verksamheten. Det skydd som förvaltningen upprättar anpassas till skyddsvärde, risk och lagkrav och syftar till att öka förvaltningens möjlighet att uppnå sina mål på ett informationssäkert sätt.

2.4.3 Tryggad kompetensförsörjning

Landstinget har en ny basenkät för medarbetaruppföljningen som genomförs första gången hösten 2016. Det innebär att enkätresultaten inte kan jämföras med tidigare enkätresultat och att målvärdena för 2017 kan tas fram först efter att resultat från 2016 års enkät har erhållits.

Mål och indikator	Utfall 2015	Mål 2016	Mål 2017
TRYGGAD KOMPETENSFÖRSÖRJNING			
Attraktiv arbetsgivare			
Stolta och motiverade medarbetare (medarbetarskapsindex)	82[1)]	-[2)]	-[2)]
Mål- och resultatorienterade chefer (ledarskapsindex)	84[1)]	-[2)]	-[2)]
Totalindex stolta och motiverade medarbetare		-[2)]	-[2)]

[1)] Uppföljning genom medarbetarenkätens AKA-index respektive ledningsindex.
[2)] SLL har en ny basenkät för medarbetaruppföljningen som genomförs första gången hösten 2016. Det innebär att enkätresultatet inte kan jämföras med tidigare enkätresultat och att målvärden för 2017 inte kan tas fram i samband med budgeten.

2.4.4 Lokala mål

Förvaltningen arbetar med lokala mål som återfinns i en målkarta. Målkartan är strukturerad efter sex stycken perspektiv med ett mål för varje perspektiv. Mätetal finns för varje mål för att kunna mäta graden av måluppfyllnad. Under varje perspektiv finns också ett antal aktivitetsområden där aktiviteter under året ska ske för att mätetalen och därmed målet ska uppnås. Aktiviteterna beskriver de åtgärder som planeras för att utveckla verksamheten i syfte att möjliggöra genomförandet av den planerade verksamheten.

Förvaltningens målkarta utgår från landstingets övergripande mål för kollektivtrafiken:

- Attraktiva resor
- Tillgänglig och sammanhållen region
- Effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan.

I målkartan återfinns sex perspektiv med mål för respektive perspektiv:

- Ekonomi – Ekonomi i balans
- Tid – Leveranser i tid
- Innehåll – Effektiv anläggning
- Kunder – Nöjda uppdragsgivare och invånare
- Process – Effektiv och samordnad verksamhet
- Medarbetare – Attraktiv arbetsplats

Under respektive perspektiv finns mätetal för 2017. För att nå mätetalen identifieras ett antal aktivitetsområden. Se vidare bilaga Målkarta 2017.

2.5 Uppdrag

Förvaltningen har inte fått några uppdrag i landstingsfullmäktiges beslut om budget 2017.

2.6 Intern styrning och kontroll

Internkontroll, enligt landstingets policy för internkontroll, omfattar en struktur av policyer, processer, rutiner och organisation. Den interna kontrollen inom förvaltningen ska bygga på en helhetssyn avseende landstingets verksamhet och mål. Detta innebär att den interna kontrollen ska omfatta mål, strategier, styrning samt uppföljning. Inom dessa områden ska det finnas inbyggda kontroll- och uppföljningssystem som säkrar en effektiv förvaltning och förebygger allvarliga fel eller förluster. För att säkerställa en korrekt och effektiv styrning är förvaltningens arbete med den interna kontrollen av stor vikt.

Riskarbetet är direkt kopplat till arbetet med förvaltningens intern-kontrollplan eftersom att det är projektens och funktionernas risker som ligger till grund för förvaltningens internkontrollplan.

Förvaltningen kommer under hösten att ta fram en internkontrollplan för 2017 som kommer att bifogas årsbokslutet. I den interna kontrollplanen beskrivs de övergripande riskerna för året. Riskerna behandlas löpande vid ledningsgruppsmöten samt på uppföljnings- och analysmöten med projekten. Se vidare om förvaltningens riskarbete under avsnitt 5.8 Möjligheter och risker.

3. Verksamhet

3.1 Planerad verksamhet

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

- Planläggning för detaljplaner och järnvägsplan
- Miljöprövning
- Projektering av systemhandlingar och bygghandlingar samt geotekniska undersökningar

Förvaltningen har beslutat att tunnelbanan ska planläggas med stöd av järnvägsplan. Det innebär en planläggning med utgångspunkt i lag om byggande av järnväg. Även ändrade och nya detaljplaner krävs för att tunnelbanans utbyggnad inte ska ske i strid med gällande detaljplaner. Järnvägsplanen är en rättsverkande plan som reglerar lokalisering och utformning. Med stöd av järnvägsplanen löses även markåtkomstfrågor.

Processen fram till en färdig järnvägsplan innebär bland annat att samråd ska genomföras med kommuner, länsstyrelsen, organisationer och enskilda som särskilt berörs. Eftersom projekten enligt beslut av länsstyrelsen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan genomförs samråd med en utökad krets. Den sista fasen av samrådet kring järnvägsplanen benämns granskning (tidigare kallat utställning). Under 2017 kommer samtliga projekt att genomföra granskning av järnvägsplan.

Utöver planläggningen krävs även miljöprövning i mark- och miljödomstolen. Ansökan till domstolen bygger på ett omfattande utredningsarbete. Under 2017 lämnar samtliga projekt in ansökan om miljödom till mark- och miljödomstolen.

Projekteringsarbeten pågår för alla förvaltningens projekt. I arbetet ingår att ta fram de tekniska underlag som behövs för att upprätta järnvägsplan, miljökonsekvensbeskrivning samt miljöprövningarna. I det inledande projekteringsarbetet upprättas även systemhandling som syftar till att lägga fast den principiella utformningen medan underlag för byggandet upprättas först i bygghandlingar. Här ingår också att genomföra geotekniska

undersökningar för att få kunskap om de byggnadstekniska förutsättningarna.

Under våren 2016 tog förvaltningen tillsammans med parterna fram åtgärds- och optimeringsförslag för anläggningen för att den ska ligga inom ramen för överenskommelsen. Styrelsen beslutade vid sitt sammanträde den 16 juni 2016 att godkänna att det fortsatta arbetet ska ta sin utgångspunkt i förvaltningens rapport. De av styrelsen godkända förändringarna i projekten medför viss försening i genomförandet medan kostnaden beräknas kunna inrymmas inom överenskommelsen.

För mer beskrivning av verksamheten inom förvaltningens projekt se avsnitt 5.7 Investeringar.

Tidigare beslut i landstingsstyrelsen innebär att förvaltningen får köpa konsulttjänster för projektering för 800 miljoner kronor för Tunnelbana till Nacka och söderort, LS 1405-0642, 400 miljoner kronor för Tunnelbana till Arenastaden, LS 1405-0584 och 250 miljoner kronor för Tunnelbana till Barkarby, LS 1405-0643. Underlag för dessa beslut grundades på kalkyler i ett tidigt projektskede. Nya bedömningar visar att förvaltningen behöver utökat mandat för köp av projekteringskonsulter.

Inom de övriga funktionerna kommer verksamheten år 2017 att vara inriktad på att stödja projekten inom ramen för de ovan beskrivna områdena samt övergripande arbeta med:

Ekonomi och administration

- Utvecklad och förstärkt ekonomisk planering, prognosarbete och uppföljning.
- Implementering och uppföljning av verksamhetsplaner för varje projekt och funktion.
- Öka samverkan med trafikförvaltningen kring frågor med ekonomiska konsekvenser.

Kommunikation

- Vidareutveckla arbetssätt för kommunikationsfunktionen.
- Förbereda inför byggstart, till exempel ta fram skyltprogram och rutiner för störningsinformation.
- Aktivt sprida saklig information om förvaltningens uppdrag med fokus på nyttan av den nya tunnelbanan.

Teknik och hållbarhet

- Utvärdera tekniska lösningar avseende energieffektivitet.
- Utveckla strategier för arbetsmiljöarbetet i kommande byggentreprenader.
- Granska och kvalitetssäkra projekteringen av nya tunnelbanan.
- Samordna tekniska lösningar mellan de olika utbyggnadsprojekten av tunnelbanan för att finna gemensamma kostnads- och klimateffektiva lösningar.

Tillstånd och fastighet

- Samordna arbetet med planläggning enligt lagen om byggande av järnväg.
- Samordna arbetet kring avtal med fastighetsägare och ledningsägare.
- Samordna arbetet med omgivningspåverkan under byggtiden.
- Ta fram tillståndsansökan till mark- och miljödomstolen.

Upphandling och juridik

- Färdigställa upphandlingsstrategier för respektive projekt med bland annat entreprenadindelning och affärsform för dessa.
- Marknadsanalys av samtida liknande projekt samt tänkbara leverantörer inom Sverige och utomlands.
- Marknadsföra utbyggnaden och kommande upphandlingar.
-

3.2 Verksamhetsförändringar

Verksamheten kommer under 2017 att fortsatt handla om planering, planläggning och projektering. Men därutöver tillkommer arbete med förfrågningsunderlag inför upphandling av byggproduktion.

Upphandlingar av förberedande arbeten kommer att genomföras. Den ytterligare bemanning som planeras under 2017 kommer därmed att vara inriktad på att förvaltningen påbörjar ett delvis nytt skede med upphandling och produktion.

Som en konsekvens av åtgärds- och optimeringsarbetet kommer en översyn av byggherrekostnaderna att genomföras. Detta avser bland annat fokus på växling från konsult till anställd. Vidare kommer även en översyn av organisationen som helhet att genomföras.

4. Verksamhetsstöd

4.1 Miljö

Utbyggnad av tunnelbanan är en viktig del i att energieffektivisera persontransporter inom regionen. En utbyggd tunnelbana skapar nya resmöjligheter inom länet och är en del i att utveckla Stockholmsområdet på ett hållbart sätt. Genom planeringen av tunnelbanans stationer och uppgångar arbetar förvaltningen med att tillgängliggöra kollektivtrafik för fler och särskilt i områden där kommunerna satsar på nya bostäder.

Att bygga ut tunnelbanan med 19 kilometer spår och tio stationer är ett omfattande projekt med en betydande påverkan på människor och miljö. Påverkan sker både under byggskedet och när den nya tunnelbanan är i drift. För att förvaltningens ska kunna leva upp till intressenters krav, mål och förväntningar behöver arbetet med miljö- och hållbarhetsfrågor hålla en hög profil, både gällande utformningen av den färdiga anläggningen och under genomförandet av utbyggnaden.

Inriktningen och omfattningen för förvaltningens hållbarhetsarbete beskrivs i förvaltningens hållbarhetspolicy och strategi för hållbar utveckling. Strategin utgår från miljö- och hållbarhetsmålen i landstingets miljöprogram och i det regionala trafikförsörjningsprogrammet och beskriver övergripande principer för arbetet med att utveckla tunnelbaneutbyggnaden på ett hållbart sätt.

Från och med 2017 gäller ett nytt miljöpolitiskt program för förvaltningar och bolag inom landstinget. Förvaltningens arbete att utveckla hållbarhets-styrningen mot målen i det nya programmet påbörjas under hösten 2016 och fortlöper under 2017. Identifierade fokusområden i arbetet är resursanvändning, klimatpåverkan och giftiga ämnen i material och produkter.

Förvaltningens miljöledningssystem utgör grunden i förvaltningens arbete att tydliggöra, styra och följa upp miljö- och hållbarhetsfrågor i projekten och i staben. Sedan april 2016 är miljöledningssystemet certifierat enligt ISO 14001. Ledningssystemet utvecklas fortlöpande för att alltid vara anpassat till de olika skeden som en utbyggnad av tunnelbanan genomgår.

Ceequal är ett viktigt verktyg i förvaltningens styrning av hållbarhetsfrågor. Ceequal är ett klassificeringssystem och verktyg för att uppnå miljömässigt och socialt hållbara anläggningsprojekt. Genom Ceequal-arbetet vill förvaltningen lyfta, tydliggöra och skapa goda förutsättningar för uppföljning och erfarenhetsåterföring i projektens hållbarhetsarbete.

Ambitionen är att samtliga projekt ska hålla en nivå på sitt hållbarhetsarbete motsvarande bedömningen ”Very good” i Ceequal. Inför upphandling av entreprenader kommer beslut fattas om certifiering kommer att genomföras och för vilka entreprenader.

För att styra och följa upp klimatpåverkan från genomförandet av utbyggnaden genomförs klimatkalkyler. Det är ett verktyg som har utvecklas av Trafikverket för att kunna beräkna energianvändning och klimatbelastning från bland annat byggande av infrastruktur. Förvaltningen har som ett första steg genomfört beräkningar av klimatpåverkan från projekterad typstation och typsektion. I arbetet med systemhandlingar kommer respektive utbyggnadsprojekt att genomföra klimatkalkyler för projekterade stationer. Genom att följa upp och tydliggöra klimatpåverkan vill förvaltningen dels identifiera möjligheter att begränsa utsläppen och dels skapa en medvetenhet inom förvaltningen och upphandlade projektörer kring hur olika lösningar och materialval påverkar utsläppen av klimatpåverkande gaser.

En viktig del i förvaltningens hållbarhetsarbete utgörs av kompetens och engagemang hos medarbetare och konsulter. Under 2016 genomfördes en utbildningsinsats i hållbarhet för förvaltningens alla medarbetare. Under 2017 kommer den allmänna hållbarhetsutbildningen att kompletteras med riktade utbildningar och informationsinsatser kopplade till prioriterade områden i förvaltningens hållbarhetsarbete. Förvaltningen kommer även att fortsätta arbetet att kommunicera och tydliggöra hållbarhetsfrågor för att öka medvetenheten hos förvaltningens medarbetare och externa konsulter.

4.2 Socialt ansvarstagande

Den nya tunnelbanan är en förlängning av befintlig tunnelbana som förbättrar arbetspendlingen både lokalt och regionalt. På så vis ges flera pendlare och resenärer nya möjligheter att resa kollektivt.

Attraktionskraften i tunnelbanan påverkas i hög utsträckning av var i staden som nya stationer och entréer placeras. Men även resandemiljön är viktig. För att människor ska vilja resa med den nya tunnelbanan måste den vara både tillgänglig, trygg och säker. Genom att utgå från resenärens perspektiv beaktas sociala aspekter såsom tillgänglighet, säkerhet, trygghet, jämlikhet och jämställdhet.

Utbyggnaden av tunnelbanan är ett omfattande projekt. Genomförandet av utbyggnaden kommer att innebära en påverkan på människor som bor eller vistas i närheten av de platser där byggarbeten bedrivs. Det är därför viktigt

att frågor som tillgänglighet, säkerhet och trygghet beaktas även under byggtiden.

För att belysa hur olika grupper i samhället påverkas av den nya tunnelbanans utbyggnad genomförs sociala konsekvensbeskrivningar (SKB) för respektive utbyggnadsprojekt. SKB-arbetet handlar om att belysa utbyggnaden utifrån olika gruppers förutsättningar och behov. Syftet är att säkerställa trygga och tillgängliga stationsmiljöer för samtliga resenärsgrupper, samt att minska negativ påverkan under byggskedet. Arbetet med de sociala konsekvensbeskrivningarna påbörjades under 2016 och kommer att redovisas under 2017.

4.2.1 Jämlikhet och jämställdhet

Jämlikhet i kollektivtrafiken handlar om risken för att diskrimineras utifrån exempelvis etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning, funktionsnedsättning, kön, könsidentitet eller uttryck, sexuell läggning och ålder. Diskriminering i kollektivtrafiken kan handla om dåligt bemötande och service, svårigheter att ta till sig information, otillförlitlighet, osäkerhet, otrygghet, känsla av att inte vara välkommen respektive fysiska hinder.

Ett jämställt transportsystem ser till båda könens behov och säkerställer att både kvinnor och män samt flickor och pojkar kan vara trygga när de reser. Otrygghet är den faktor som mest begränsar kvinnors möjlighet att röra sig i stadsmiljön, vilket i sin tur även begränsar kvinnors valmöjligheter i fråga om arbete, nöjen, bostäder och transportmedel. Om resan till och från arbetet upplevs trygg innebär det bättre förutsättningar för rörlighet.

För förvaltningen är det viktigt att planering och utformning av den nya tunnelbanan har resenären i fokus så att kollektivtrafiken upplevs som attraktiv och trygg för alla. Jämlikhet och jämställdhet är två av de aspekter som belyses i de sociala konsekvensbeskrivningar som genomförs för respektive utbyggnadsprojekt. De sociala konsekvensbeskrivningarna utgör underlag för utformning av stationsmiljöer och påverkar till exempel utformning av stationernas huvuddelar, biljetthallar och plattformsrum, samt hur förbindelsegångar med rulltrappor och hissar mellan dessa huvuddelar ska utformas för att skapa en trygg resandemiljö.

4.2.2 Nationella minoriteter och minoritetsspråk

Under 2017 kommer förvaltningen att tillhandahålla en övergripande informationsbroschyr om tunnelbanans utbyggnad på finska. Sverigefinnarnas riksorganisation kommer att informeras om tunnelbanans utbyggnad under året.

Förvaltningen tillhandahåller kortfattad information om tunnelbanans utbyggnad på finska på www.nyatunnelbanan.sll.se.

I samband med de granskningar som genomförs under 2017 kommer förvaltningen, att när så efterfrågas, erbjuda information på finska eller övriga minoritetsspråk.

Under 2017 kommer behovet av information på andra språk att kartläggas.

4.2.3 Barnkonventionen

I utbyggnaden av tunnelbanan lyfts barnens perspektiv dels i frågor kopplade till utformningen av stationsmiljöer och påverkan under byggskedet och dels gällande arbetsvillkor vid tillverkning av de material och varor som krävs för utbyggnaden.

I samband med planeringen av utbyggnaden genomförs så kallade barnkonsekvensanalyser. Syftet är bland annat att kartlägga barns skolvägar och hur området närmast stationerna används och upplevs av barn och unga. Även de sociala konsekvensanalyserna innehåller ett barnperspektiv.

Skolorna är en viktig målgrupp i förvaltningens arbete. Avsikten är att planera byggtiden på ett så skonsamt sätt som möjligt för berörda skolor. I det arbetet tas direktkontakt med berörda skolor för att kartlägga förutsättningar och behov.

Förvaltningen tillämpar ”Sveriges regioner och landstings uppförandekod för leverantörer”. I koden ingår bland annat att ingen förekomst av barnarbete får förekomma (ILO 138 och 182, FN:s barnkonvention artikel 32). Under 2016 påbörjas ett arbete att kartlägga produkter och material förknippade med risk att de har producerats på ett sätt som inte är miljömässigt och socialt hållbart. Kartläggningen omfattar även risken för barnarbete. Under 2017 påbörjas arbetet med att utforma en åtgärdsplan.

4.2.4 Folkhälsa

Hälsa är ett av transportpolitikens hänsynsmål. Det innebär att transportsystem, som nya tunnelbanan, bör utformas med hänsyn till folkhälsan. Det finns en potential till ökad folkhälsa genom kollektivtrafiksatsningar, inte minst genom den ökade vardagsmotionen av att människor går och cyklar i samband med kollektivtrafikresan.

Genom att skapa ett attraktivt och tillgängligt resealternativ skapas incitament för människor att resa kollektivt framför till exempel bil.

Förvaltningens arbete att skapa en säker, trygg, tillgänglig och attraktiv tunnelbana för alla resenärsgrupper är på så sätt ett bidrag i arbetet att främja folkhälsan.

Andra folkhälsomål som är relevanta för utbyggnaden av tunnelbanan är ”Trygga och goda uppväxtvillkor” respektive ”Sunda och säkra miljöer och produkter”. Målen kopplar bland annat till förvaltningens arbete med att skapa trygga stationsmiljöer för alla, respektive förvaltningens arbetssätt för att minimera farliga ämnen i produkter och material. Målet ”Delaktighet och inflytande i samhället” främjar förvaltningen genom de dialoger som genomförts på vissa utbyggnadssträckor.

4.2.5 Arbete för tillgänglighet

Stockholms läns landstings verksamhet, information och offentliga lokaler ska vara tillgängliga för alla oavsett fysiska, psykiska eller kognitiva funktionsnedsättningar.

Riktlinjer för kommunikativ tillgänglighet färdigställs under 2016 och kommer att börja tillämpas under 2017.

Förvaltningen genomför investeringsprojekt avseende utbyggd tunnelbana. Utformningen av stationer och biljetthallar blir därför den viktigaste frågan avseende delaktighet för grupper med funktionsnedsättning. Utformningen av typstation har stämts av med tillgänglighetssakkunniga och kravlista kring tillgänglighet är fastställd för att stationerna ska bli tillgänglighets-anpassade.
Utrymningsvägar på stationerna kommer generellt att utformas enligt Boverkets byggregler vilket innebär att utrymningsvägar görs tillgängliga för alla eller så skapas utrymningsplatser. Utrymningsplatser är en plats på stationen där man är säker från branden till dess att man kan få assistans från annan personal.

Även planering för framkomlighet under byggtiden är en viktig fråga. I detta ingår såväl fysisk tillgänglighet, det vill säga möjligheten för alla att ta sig fram på lika villkor, som kommunikativ tillgänglighet, vilket handlar om allas möjlighet att ta del av information och delta i dialog.

I processen kommer kommunikation/samråd att ske med representanter för berörda grupper för att säkerställa en så stor delaktighet som möjligt. Förvaltningen kommer exempelvis att sex gånger per år tillsammans med trafikförvaltningen informera i samverkansrådet med länets intresseorganisationer för tillgänglighetsfrågor. Därutöver kommer förvaltningen även att ha en dialog med handikapporganisationer i mindre resursgruppsformat.

4.2.6 Uppförandekod för leverantörer

Det är av stor vikt att förvaltningen i alla upphandlingar ställer rätt krav vad gäller miljö, kvalitet, energieffektivitet, sociala krav med mera. Förvaltningen kommer i alla upphandlingar att tillämpa Stockholms läns landstings uppförandekod för leverantörer ”Socialt Ansvarstagande i Offentlig Upphandling”. Under 2017 kommer förvaltningen att utreda möjligheterna att följa upp kontrakterade leverantörers sociala ansvarstagande under avtalstiden.

Genomförandet av tunnelbaneutbyggnaden kräver stora mängder material, varav en stor del är tillverkade utanför Sveriges gränser. Under hösten 2016 påbörjar förvaltningen ett arbete att kartlägga produkter och material där det finns risker i leverantörskedjan avseende kränkning av principer och normer för de mänskliga rättigheterna, arbetsrätt, miljö och antikorruption. Under 2017 kompletteras kartläggningen med att ta fram en handlingsplan för att minska risken för inköp av material och produkter som har producerats på ett sätt som inte är miljömässigt och socialt hållbart.

4.3 Säkra processer

4.3.1 Informationssäkerhet

Förvaltning för utbyggd tunnelbana har som mål att skydda känslig information inom verksamheten. Det skydd som förvaltningen upprättar anpassas till skyddsvärde, risk och lagkrav och syftar till att öka förvaltningens möjlighet att uppnå sina mål på ett informationssäkert sätt.

Informationssäkerhetsarbetet inom förvaltningen syftar till att främja verksamhetens funktionalitet, kvalitet och effektivitet samt att samtidigt säkerställa medborgarnas rättigheter till insyn. Målet med ett för förvaltningen anpassat informationssäkerhetsarbete är att öka förmågan att förebygga och hantera allvarliga störningar och kriser samt skapa ett förtroende för förvaltningens informationshantering och IT-system som ger det handlingsutrymme som behövs för en effektiv utbyggnad av tunnelbanan.

En fortsatt utveckling och fördjupad etablering av nya samt befintliga informationssäkerhetsprocesser fortgår under 2017.

2016 har bland annat präglats av etablering av e-tjänstekortet på förvaltningen samt tecknande av avtal för lärtorget. Dessa två delar är nu på plats och ett införande av DISA (e-utbildning för informationssäkerhet)

pågår till och med 2017. Under 2016 har även Compliance-processen för informationssäkerhetsarbete införts på förvaltningen.

4.3.2 Informationsförvaltning

Den information som finns i landstinget är en viktig verksamhetsresurs. Informationen ska hanteras och förvaltas så att tillgången till den säkerställs, såväl för verksamheternas nuvarande och kommande behov, som för den personliga integriteten, forskningen och allmänhetens rätt till insyn i offentlig verksamhet.

Det är därför viktigt att informationsförvaltningen organiseras så att informationen hanteras korrekt och ändamålsenligt. Förvaltningen har ett utsett personuppgiftsombud som följer att personuppgifter behandlas korrekt och lagligt inom verksamheten. I januari 2016 togs en överens-kommelse fram mellan förvaltningen och landstingsstyrelsens förvaltning med målet att skapa en effektiv och kompetent arkivorganisation. Inom ramen för detta samarbete kommer en bevarande- och gallringsplan att tas fram för förvaltningen.

4.3.3 Säkerhet

I allt säkerhetsarbete prioriteras skydd av liv, hälsa och personlig integritet.

Säkerhetsarbetet ska bedrivas inom ramen för landstingets säkerhetspolicy och policy för intern kontroll samt enligt tillhörande riktlinjer för säkerhet.

Grundläggande krav där säkerheten utformas i enlighet med gällande lagar och förordningar utgör miniminivån för säkerhetsstandarden inom landstinget. Lagstiftningens krav på skydd och säkerhet ska alltid efterlevas.

Under 2016 har förvaltningen arbetat med införandet av en krisberedskaps-plan. Syftet med krisberedskapsplanen är att ange hur organisationen ska agera vid olika typer av olycks- och krissituationer. Vid krislägen tillsätter förvaltningen en krisgrupp med uppgift att organisera arbetet internt. I detta arbete är samordningen av extern kommunikation mellan parterna av yttersta vikt.

Under 2017 fördjupas implementeringen av krisberedskapsplanen till exempel med olika krisövningar.

Utveckling och implementering av förvaltningens säkerhetspolicy och riktlinjer för säkerhet kommer att pågå under hela 2017.

Förvaltningen har under 2016 utvecklat och infört e-utbildning inom säkerhetsskydd och utvecklat processer inom området. Arbete med till exempel att befästa befintlig e-utbildning och processer fortsätter under 2017. En fördjupad implementering av säkerhetsskyddet fortgår under 2017.

4.3.4 IT och digitalisering

Förvaltningen inväntar beslut i landstingsfullmäktige kring policy och strategi för IT och digitalisering och kommer därefter vid behov att vidta åtgärder.

4.4 Personal och utbildning

Förvaltningen ska vara en attraktiv och konkurrenskraftig arbetsgivare som kan rekrytera, utveckla och behålla medarbetare. Under 2017 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.

HR-avdelningen inom landstingsstyrelens förvaltning utför strategiska, operativa och administrativa HR-tjänster åt förvaltningen. Det operativa och administrativa personalarbetet vid förvaltningen leds och styrs av personalchefen inom HR-avdelningen. Detta innebär att personalchefen vid landstingsstyrelsens förvaltning också har funktion som personalchef för förvaltning för utbyggd tunnelbana.

Det strategiska HR-arbetet inom förvaltning för utbyggd tunnelbana sker inom ramen för förvaltningens representation i den styrgrupp för HR som samordnar det strategiska HR-arbetet vid de administrativa förvaltningarna.

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.

I enlighet med den av landstingsfullmäktige beslutade målbilden för tryggad kompetensförsörjning kommer förvaltningen att huvudsakligen arbeta med områdena:

- Stolta och motiverade medarbetare
- Mål- och resultatorienterade chefer

Landstinget har en ny basenkät för medarbetaruppföljningen som genomförs första gången hösten 2016. Det innebär att enkätresultaten inte kan jämföras med tidigare enkätresultat och att målvärdena för 2017 kan tas fram först efter att resultat från 2016 års enkät har erhållits. Förvaltningen kommer att följa upp och vid behov ta fram en handlingsplan för resultatet i medarbetaruppföljningen.

4.4.1 Kompetensförsörjning och utbildning

Rätt kompetens och rätt användning av kompetenser skapar förutsättningar för en väl fungerande verksamhet med stolta medarbetare.

Kompetensförsörjning är en av de mest prioriterade frågorna för landstinget. Landstinget har som mål att alla verksamheter ska bidra till kompetensförsörjningen för landstinget som helhet. Inom förvaltningen pågår ett arbete med att tydliggöra framtida kompetensbehov och utarbeta en gemensam strategi för att hantera detta. En målsättning är att där det är möjligt samutnyttja resurser mellan projekten samt genomföra växling från konsulter till anställda.

För att täcka upp bemanningsbehovet har inhyrd personal nyttjats under pågående rekrytering men även för längre uppdrag utifrån det särskilda kompetensbehov som finns på förvaltningen.

En tunnelbaneutbyggnad kräver många särskilda kompetenser som inte finns på den öppna arbetsmarknaden. För många av kompetensområdena är dessutom tidsperioden för uppgifterna begränsade. Båda dessa faktorer är motiv till att anlita inhyrd personal istället för att anställa personal. Det är vanligt att den här typen av infrastrukturprojekt bemannas genom att specialister hyrs in till de olika projekten.

Inledningsvis har förvaltningen hyrt in personal som specialister primärt inom följande områden:

- Tekniska specialistkompetenser inom exempelvis teknikområdena berg, hydrogeologi, datasamordning.
- Kompetenser inom tillståndsprövning och planläggning för stora infrastrukturprojekt.

- Kompetenser inom miljöfrågor i stora infrastrukturprojekt.
- Kompetenser inom projektledning, kostnadskalkylering, och projektstyrning för stora infrastrukturprojekt.
- Projekteringsledare med erfarenhet från stora infrastrukturprojekt.

Förvaltningen har dock som mål att den så kallade staben samt projektledningen i möjligaste mån ska bemannas genom en anställning inom Stockholms läns landsting. För att uppnå detta kommer det att vara fokus på växling från konsult till anställd.

Utgångspunkten inom förvaltningen är att alla ska behandlas lika och vårt uppdrag och ansvar ska ses på samma sätt, oavsett anställda eller konsult. Fokus i HR-arbetet kommer fortsatt under 2017 vara att bemanna och behålla kvalificerad kompetens inom förvaltningen.

Rätt kompetens hos medarbetare är avgörande för att förvaltningen ska klara sina uppdrag och utmaningar. Förvaltningen ska bidra till att uppdraget genomförs på ett optimalt sätt genom att ta tillvara och värdesätta personalens kompetens och underlätta flexibilitet och personalrörlighet. Det är viktigt att alla medarbetare i sitt arbete får använda sin fulla kompetens, och att arbetsuppgifter utförs på rätt kompetensnivå.

Förvaltningen använder ett så kallat utbildningshjul, där ett flertal utbildningar erbjuds vid ett eller flera tillfällen per år. Bland utbildningarna finns en introduktionsutbildning som erbjuds nya medarbetare fyra gånger per år. Syftet är att medarbetarna snabbt ska komma in i arbetet.

För att stärka kompetensen kommer erfarenheter att hämtas från andra stora infrastrukturprojekt både lokalt, nationellt och internationellt. En nära samverkan sker även med trafikförvaltningen för kompetens-överföring inom olika frågor.

4.4.2 Systematisk kompetensplanering

Landstinget arbetar med att förbättra kompetensförsörjningen, vilket sker med en modell för kompetensplanering, KOLL, vilken används tillsammans med IT-stödet ProCompetence. Förvaltningen kommer årligen att bedöma möjligheten att implementera modellen och verktyget baserat på verksamhetens mål och uppdrag samt uppnådd nytta.

Förvaltningen arbetar med att ta fram en lönestrategi som ska bidra till en lönebildning i ett strategiskt perspektiv där medarbetarnas insatser, kompetens och resultat kopplas till löneutvecklingen.

Av erfarenhet vet vi att infrastrukturprojekt av den här typen lockar studenter. Förvaltningen är mycket positiv till att kunna erbjuda både uppsatsuppdrag och praktikplatser. Under 2017 är målsättningen att kunna erbjuda ett examensarbete.

4.4.3 Attraktiv arbetsgivare

Det är väsentligt att förvaltningen är en attraktiv och konkurrenskraftig arbetsgivare som kan rekrytera, utveckla och behålla medarbetare.

Om förvaltningen är en attraktiv arbetsgivare mäts genom stolta och motiverade medarbetare i medarbetaruppföljningen. Då landstinget har en ny basenkät för medarbetaruppföljningen som genomförs första gången hösten 2016 finns ännu inget mål satt för mätetalet.

Att vi 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. För att medarbetarna ska känna sig trygga råder det nolltolerans mot hot och våld gentemot förvaltningens medarbetare.

Förvaltningens lokaler och antalet kontorsplatser analyseras kontinuerligt som ett led i den organisatoriska och sociala arbetsmiljön. Under 2017 kommer behovet av att hela eller delar av projekten flyttar till egna lokaler utredas. En utflyttning kommer att innebära att projekten kommer närmare projekterings- och byggplatserna samt att det frigörs yta i de befintliga lokalerna.

4.4.4 Jämställdhet och mångfald

Jämställdhet och mångfald är ett prioriterat område. Förvaltningen ska bedriva ett målinriktat arbete för att aktivt förebygga och motverka all form av diskriminering och kränkande särbehandling. Likvärdiga möjligheter för kvinnor och män ska vara en självklarhet för arbetstagare inom förvaltningen.

Arbetet med jämställdhet och mångfald sker med utgångspunkt i det arbete som den gemensamma HR-avdelningen driver.

Förvaltningen ska vara en inkluderande arbetsgivare och öka möjligheterna att anställa personer med funktionsnedsättning. Chefer och medarbetare ska gå Stockholms läns landstings certifierade jämlikhets- och jämställdhetsutbildning samt genomföra landstingets webbaserade utbildningar inom mångfaldsområdet.

Chefer vid förvaltningen erbjuds även att gå utbildning i lönesättning och löneöversyn så att osakliga löneskillnader elimineras.

Förvaltningens jämställdhets- och mångfaldsplan sträcker sig mellan 2015-2017. Inför 2018 kommer därför en ny plan att tas fram.

4.4.5 Mål- och resultatorienterade chefer

Bra chefer och ledare skapar förutsättningar för ett bra arbetsklimat och en styrning som överensstämmer med landstingets 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 förändringsarbete.

- Förvaltningens chefer deltar i chefs- och ledarutvecklingsprogrammet som har sin utgångspunkt i landstingets personalpolicy, ledarkriterier och rollbeskrivning för chefer.

- Förvaltningens chefer erbjuds vid behov individuella chefscoachnings-program.

- Förvaltningens chefer erbjuds att delta i mentor/adeptprogram.

- Förvaltningens chefer erbjuds att genomgå chefs-/ ledarskaps-utbildningar.

- Identifiera och utveckla kommande chefer genom att erbjuda utvalda ledare utan formellt personalansvar att delta i ledarutvecklingsprogram.

- Gemensamt utvecklingsprogram för chefer.

Chef och ledarskap mäts genom mål- och resultatorienterade chefer (ledarskapsindex) från medarbetarenkäten. Landstinget har en ny basenkät för medarbetaruppföljningen som genomförs första gången hösten 2016. Det innebär att enkätresultaten inte kan jämföras med tidigare enkät-resultat och att målvärdena för 2017 kan tas fram först efter att resultat från 2016 års enkät har erhållits.

4.4.6 Förbättrad arbetsorganisation

Genom långsiktiga satsningar med fokus på friskfaktorer ska förvaltningens arbetsmiljöarbete bidra till att förebygga arbetsrelaterad ohälsa och sjuk-frånvaro.

Förvaltningen genomför systematiska arbetsmiljöronder avseende den fysiska arbetsmiljön. Under slutet av 2016 genomförs en medarbetarenkät med syfte att bland annat utveckla den psykosociala arbetsmiljön. Beroende på resultatet kommer konkreta åtgärder avseende arbetsmiljön att tas fram för förvaltningens medarbetare.

Förvaltningen har under 2016 upprättat en strategi för hur arbetsmiljöfrågor under byggskedet ska hanteras utifrån vår roll som byggherre. Kopplat till strategin har rutiner, mallar och checklistor upprättats vilka under 2017 ska implementeras i verksamheten. System för tillbuds- och olyckshantering kommer att effektueras under 2017.

Förvaltningen nyttjar arbetsmiljöhandläggare/specialister som bistår organisationen att uppnå mål genom att undersöka, genomföra och följa upp verksamheten på ett sådant sätt att ohälsa och olycksfall i arbetet förebyggs.

Inom bygg- och anläggningsbranschen sker många olyckor, ibland med dödlig utgång. Förvaltningens mål är att arbeta systematiskt, proaktivt och konkret med arbetsmiljöfrågorna genom hela projektets livslängd. Förvaltningen har en nollvision avseende allvarliga arbetsmiljöolyckor. Förvaltningen har upprättat underlag för en arbetsmiljöplan med tydliga krav för hur entreprenörerna ska arbeta systematiskt och proaktivt med arbetsmiljöfrågor under byggskedet. Arbetsmiljöplanen tydliggör vikten av att bland annat ta fram rutiner för kontinuerliga förbättringar i arbetsmiljöarbetet samt följa upp vilken effekt olika åtgärder ger. En viktig del är att säkerställa att olyckor och tillbud utreds och rapporteras internt och till berörda myndigheter.

Under 2017 fortsätter arbetet med riskbedömningar i syfte att samla information och identifiera riskkällor samt att värdera arbetsmiljörisker och föreslå åtgärder som kan arbetas in i bygghandlingar. I samband med detta upprättas även checklistor för regelbundna kontroller.

Förvaltningens ansvariga arbetsmiljöresurser följer projektörernas arbetsmiljöarbete. Detta arbete intensifieras under 2017 då förvaltningen regelbundet genomför samordningsmöten med alla utbyggnadsprojekt för att utvärdera arbetet. Under 2017 påbörjas upphandlingen av entreprenörer. Förvaltningen kommer granska och kontrollera att entreprenören upprättar och efterlever arbetsmiljöplaner.

5. Ekonomi

Förvaltningen bedriver inte trafik eller har annan verksamhet som är intäktsbringande. I resultaträkningen budgeteras ett nollresultat eftersom förvaltningens kostnader matchas med motsvarande intäkt för perioden. Detta sker genom en justering av bidrag som förvaltningen erhåller från parterna i Stockholmsförhandlingen.

5.1 Ekonomiskt utgångsläge

De ekonomiska förutsättningarna utgår från det avtal som skrivits mellan stat, kommuner och landstinget. I avtalet finns en specificerad betalningsplan för inbetalningar till landstinget från respektive part. De totala utgifterna och kostnaderna för uppdraget uppskattades i ett tidigt skede inför överenskommelsen till cirka 25,7 miljarder kronor (2013 års prisnivå) och bygger på övergripande kalkyler.

Under våren 2016 genomfördes tillsammans med parterna ett åtgärds- och optimeringsarbete för att säkerställa att anläggningen ligger inom ramen för överenskommelsen. Förvaltningen rapporterade dessa åtgärder och optimeringar till den partsammansatta styrelsen i juni 2016. Styrelsen beslutade att godkänna det fortsatta arbetet med att teckna genomförandeavtal samt planera projekten utifrån förvaltningens rapport.

5.2 Nyckelfaktorer som påverkar ekonomin

Förvaltningens huvudsakliga verksamhet består av de fyra projekt som bildats för tunnelbaneutbyggnaden. Dessa projekt har bemannats inom förvaltningen genom såväl anställningar som inhyrd personal. Projekten genomför avrop via konsultmäklare som mynnar ut i kontrakt med leverantörer för att utreda och projektera tunnelbanesträckningarna. Utgifter för dessa projekteringsuppdrag är de som har störst inverkan på förvaltningens budget under 2017. Under 2017 kommer även upphandlingar av entreprenadföretag för byggnationen att påbörjas.

Som ett resultat av vårens åtgärds- och optimeringsarbete förhandlas betalningsplanen om med parterna. Förslaget på omarbetad betalningsplan planeras bli ett tilläggsavtal till utbyggnad av tunnelbana enligt 2013 års Stockholmsförhandling och beslutas i samband med beslut om genomförandeavtal. Besluten kommer att fattas i respektive kommuns och landstingets politiska församling. Tilläggsavtalet kommer även att beslutas av staten.

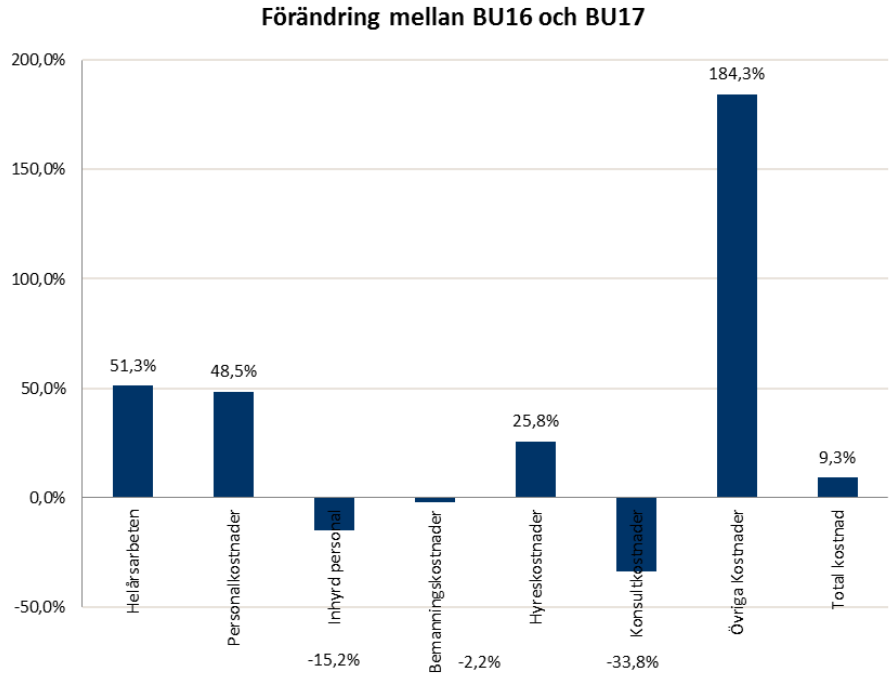
Eftersom förvaltningens förändrade investeringsplan inte är politiskt beslutad vid inrapporteringstillfället rapporterar förvaltningen in siffror som överensstämmer med det som rapporterats in i samband med förvaltningens planeringsunderlag för 2017.

5.3 Antaganden i budgeten

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 kostnadseffektiv organisation. För närvarande pågår därför ett arbete med att genomföra en konsultväxling, där förvaltningen anställer personal istället för att anlita konsulter där det så är möjligt. Förvaltningen arbetar i möjligaste mån med att samutnyttja resurser eller köpa delar av tjänster inom landstinget för att uppnå en hög grad av kostnadseffektivitet. Exempel på samutnyttjande är köp av redovisningstjänster, registratur, vaktmästeri, IT-service.

För investeringarna bygger den totala budgeten för utbyggnaden på de kalkyler som gjorts som underlag till 2013 års Stockholmsförhandling. Den totala ramen fördelas per budgetår. Förvaltningen jobbar med att fördjupa och förfina kalkylunderlagen via successiva kalkyler (se vidare under avsnitt 5.8 Möjligheter och risker).

Med anledning av att de centrala funktionerna (del av byggherrekostnad) redovisningsmässigt inte bedöms vara en del av investeringarna ingår inte dessa kostnader i den samlade investeringsbudgeten som redovisas i budgeten. Dessa kostnader återfinns i resultaträkningen. De centrala funktionernas kostnader inryms dock i den totala finanseringen från parterna.



En jämförelse mellan budget 2017 och budget 2016 visar förändringar inom vissa poster. Antal helårsarbeten visar en relativt stor ökning, vilket beror på det arbete med konsultväxling, att anställa istället för att anlita konsulter, som pågår, volymerna är dock relativt små. Kostnaderna för inhyrd personal har på grund av arbetet med konsultväxling minskat. Konsultkostnaderna som avser köp av juridiska tjänster minskar men kostnaderna för dessa är relativt små.

Hyreskostnaderna ökar vilket beror på att förvaltningen inte ryms i de lokaler som ingick i tidigare budget utan har hyrt ytterligare lokaler på Norra stationsgatan 69.

Ökningen av övriga kostnader beror på kostnader för information och kommunikation som tidigare budgeterats som investering på balansräkningen men som av försiktighetsskäl kommer att redovisas i resultaträkningen.

5.4 Resultatbudget

Resultatet i resultaträkningen visar totalt sett på ett nollresultat eftersom förvaltningens kostnader matchas med motsvarande intäkt för perioden. Detta sker genom en justering av de bidrag som förvaltningen erhåller från parterna i Stockholmsförhandlingen. Bidragen redovisas i sin helhet i

balansräkningen. Nedan visas de resultaträkningsrader som är intressanta för förvaltningen.

Resultaträkning Mkr	Budget 2017	Budget 2016	Utfall 2015	Förändring BU17/BU16	Förändring BU17/Utfall 15
Erhållna bidrag	123	112	84	9,8%	46,4%
Övriga intäkter					
S:a Verksamhetens intäkter	**123**	**112**	**84**	**9,8%**	**46,4%**
- Varav internt SLL	*5*	*16*	*20*	-71,1%	-76,9%
Personalkostnader	-29	-20	-14	48,5%	102,8%
Hyreskostnader	-5	-4	-4	25,8%	29,3%
Inhyrd personal	-66	-77	-52	-15,2%	26,4%
Konsultkostnader	-3	-4	-5		
Övriga kostnader	-20	-7	-8	182,1%	146,8%
S:a Verksamhetens kostnader	**-123**	**-112**	**-84**	**9,2%**	**46,9%**
- Varav internt SLL	**-17**	**-14**	**-16**	21,4%	6,3%
Avskrivningar					
Finansnetto					
Årets Resultat	**0**	**0**	**0**		

5.4.1 Intäkter

Hela förvaltningens verksamhet bekostas genom en partsgemensam finansiering. Parternas bidrag redovisas i sin helhet via balansräkningen och bokas upp månadsvis för att täcka förvaltningens kostnader. Intäktsutvecklingen följer därmed kostnadsutvecklingen. Förvaltningen bedriver ingen annan verksamhet som är intäktsbringande.

5.4.2 Kostnader

Den största delen av förvaltningens verksamhet redovisas som investeringsutgifter. Investeringsutgifterna redovisas i sin helhet i balansräkningen på raden pågående arbeten.

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

I de budgeterade personalkostnaderna ingår framförallt lönekostnader för personal som inte är direkt hänförliga till respektive investeringsobjekt. Hyreskostnader avser förvaltningens lokaler på Norra stationsgatan 69.

I posten inhyrd personal ingår främst konsulter som arbetar inom funktionerna Teknik och hållbarhet och Tillstånd och fastighet. Konsult-

kostnader avser juridiska konsulter och övriga kostnader avser främst IT-kostnader och kommunikationskostnader.

Personal

Bemanningen av förvaltningen inleddes under första halvan av 2014 och pågick under hela 2015 och 2016. Ökningen mellan budgetåren 2016 och 2017 avser den konsultväxling, det vill säga att förvaltningen anställer personal där det är möjligt istället för att anlita konsulter. Antalet anställda i projekten är borträknade då dessa inte kostnadsförs.

FÖRÄNDRING AV ANTAL HELÅRSARBETEN (närvaro- och frånvarotid exkl extratid)	Budget 2016	Budget 2017	Budget 2018	Budget 2019	Budget 2020
Totalt antal helårsarbeten	20	30	35	36	36

Konsultkostnader/Inhyrd personal

För tjänster där det inte går eller tar för lång tid att rekrytera så används inhyrd personal. Ibland som en övergångslösning eller under delar av perioden. Antalet inhyrd personal av specialistkompetens är hög under 2016 och 2017 för att sedan minska när verksamheten alltmer går in i en produktionsfas. Exempel på inhyrd personal är tekniska specialister inom berg, produktionsplanering, risk- och kravhantering samt plan- och fastighetsfrågor. Dessa avropas via konsultmäklare.

Konsultkostnaderna (som inte ingår i volymerna) består av juridiska tjänster och avser allmän juridisk rådgivning, upphandlingsjuridik samt tjänster kopplade till de tillståndsprövningar i miljödomstol som kommer att krävas. Totalt för förvaltningen uppgår antalet medarbetare till cirka 150 personer, såväl anställda som inhyrda konsulter.

Övriga kostnadsslag, avskrivningar och finansnetto

Hyreskostnaderna uppgår till 5,3 miljoner kronor för år 2017 och avser förvaltningens kontor på Norra stationsgatan 69, samt konferenslokaler på Hälsingegatan. Under 2016 har förvaltningen utökat sina lokaler på Norra stationsgatan 69. För närvarande ryms hela förvaltningen på detta kontor men i ett senare skede kan det bli aktuellt för projekten att flytta ut till egna kontor närmare byggplatserna. Dessa tillkommande lokalkostnader belastar investeringarna.

IT-kostnaderna budgeteras till 4,6 miljoner kronor. Av dessa avses interna supportkostnader för 3,4 miljoner kronor för IT-utrustning och standard-programvaror som hyrs internt inom landstinget. Resterande IT-kostnader

avser främst kostnader för dokumenthanteringssystemet Webforum, redovisningssystemet Agresso samt kostnader för SLL-webb.

I övriga kostnader ingår kostnader för information och kommunikation, posten avser framtagande av olika typer av informationsmaterial.

Investeringsutgifterna redovisas som pågående arbeten och börjar skrivas av då tunnelbanan tas i drift. Förvaltningen har därför inga avskrivnings-kostnader.

Förvaltningen har inga finansiella kostnader i budget. De räntekostnader som kan vara aktuella är dröjsmålsräntor hänförliga till leverantörs-fakturor. Målet är att dessa ska vara noll. Andra finansiella kostnader kan bli aktuella i det fall förvaltningen utnyttjar befintlig checkkredit. Detta beräknas dock inte ske under 2017.

5.5 Balansbudget

Balansräkning Mkr	Budget 2017 12	Budget 2016 12	Utfall 2015 12	Förändring BU17/BU16	Förändring BU17/Utfall 15
TILLGÅNGAR					
Anläggningstillgångar	2 633	1 458	689	80,6%	282,2%
Omsättningstillgångar	449	628	489	-28,6%	-8,3%
- varav kassa bank	*449*	*628*	*472*	*-28,6%*	*-5,0%*
SUMMA TILLGÅNGAR	**3 082**	**2 086**	**1 178**	47,7%	161,6%
EGET KAPITAL					
Eget kapital					
- varav årets resultat					
Avsättningar (samt ev. Minoritetsintresse)					
SKULDER					
Långfristiga skulder	3 082	2 086	1 040	47,7%	196,3%
Kortfristiga skulder			138		-100,0%
SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL	**3 082**	**2 086**	**1 178**	47,7%	161,6%

I balansräkningen ovan utgör prognossiffror för 2016 ingående balans. Förändringarna på tillgångssidan består i investeringar i projektering, utredning och förberedande arbeten för tunnelbanesträckningarna. Med förberedande arbeten avses åtgärder i anslutning till projekt Nya Karolinska Solna.

I anläggningstillgångarna ingår ett förvärv av en fastighet i kvarteret Isotopen där biljetthall för station Hagastaden kommer att byggas.

De långsiktiga skulderna är dels gentemot stat och kommuner och dels internt gentemot landstinget och härrör i parternas bidrag till utbyggnaden vilka bokförs som långfristiga skulder.

I överenskommelsen styrs inbetalningarna till förvaltningen genom en betalningsplan. Betalningsplanen är utformad utifrån de bedömningar om upparbetning som skedde i samband med Stockholmsförhandlingen. Denna betalningsplan håller på att omarbetas. Se vidare under avsnitt 5.2 Nyckelfaktorer som påverkar ekonomin.

5.6 Finansiering

Utbyggnaden av tunnelbanan finansieras via bidrag från parterna i överenskommelsen och förvaltningen ser inte att det finns behov av ytterligare finansiering under 2017.

5.7 Investeringar

Förvaltningen har av landstingsstyrelsen fått i uppdrag att genomföra de trafikinvesteringsuppdrag som getts inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling. Uppdragen utgörs av sex investeringsobjekt:

- Tunnelbana till Nacka och söderort
- Tunnelbana till Arenastaden
- Tunnelbana till Barkarby
- Depå Högdalen
- Depå Tillkommande
- Fordon

I avtalet om finansiering och medfinansiering av utbyggd tunnelbana från den 7 januari 2014 återfinns de olika parternas finansiering i 2013 års prisnivå. Avtalet anger att uppräkning kommer att ske med KPI. Alla siffror avseende budgeterade värden har i förvaltningens budget från år 2017 och framåt räknats upp med 2 procent per år.

I samband med beslut om överenskommelsen beslöt landstingsfullmäktige även att avsteg från Stockholms läns landstings investeringsstrategi ska gälla för samtliga investeringsobjekt förutom depå och fordon.

Den av landstingsfullmäktige godkända investeringsutgiften för utbyggnad av tunnelbanan inklusive depå och fordon uppgår totalt till 25,7 miljarder kronor (prisnivå januari 2013) fördelat på perioden 2014-2025. För budget

2017 och planåren 2018-2021 uppgår investeringsutgiften till 16,8 miljarder kronor.

I samband med vårens åtgärds- och optimeringsarbete har ett nytt investeringsbehov för perioden tagits fram. Detta behov speglas även i det förslag till ny betalningsplan som är ett tilläggsavtal till utbyggnad av tunnelbana enligt 2013 års Stockholmsförhandling. Förvaltningen kommer vid det första prognostillfället 2017 att, under förutsättning att parterna fattar beslut om genomförandeavtal, lämna in en investeringsprognos som kommer att avvika mot budgeten men motsvara den överenskomna utformningen av anläggningen.

Investeringar Mkr	Budget 2016	Budget 2017	Plan 2018	Plan 2019	Plan 2020	Plan 2021
Tunnelbana till Nacka och söderort	288	384	880	2 169	2 174	1 936
Tunnelbana till Arenastaden	301	314	804	875	882	616
Tunnelbana till Barkarby	136	453	778	535	515	341
Depå Högdalen	36	139	293	311	210	334
Depå Tillkommande	0	0	0	0	487	441
Fordon	2	2	2	2	11	899
Totalt investeringar	**763**	**1 291**	**2 758**	**3 892**	**4 278**	**4 566**

Investeringsutgifterna fram till byggstart består till största delen av utgifter för projektering och markundersökningar. Dessa utförs av projekterande konsulter. Även resurser inom förvaltningens beställarorganisation är i viss mån bemannade med inhyrd personal, där det ansetts som effektivt.

Förvaltningen har fyra byggstarter som planeras under planperioden. 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. För mer information se avsnitt 5.8 Möjlighet och risker.

5.7.1 Beslutade objekt över 100 miljoner kronor

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

I september 2016 färdigställdes förslaget på genomförandeavtal mellan landstinget och berörda kommuner på tjänstemannanivå. Detta avtal förtydligar bland annat omfattningen av projektet efter optimeringsarbetet som genomfördes våren 2016.

I samband med åtgärds- och optimeringsarbetet genomfördes en genomgång av det totala behovet av konsulttjänster för projektering, stöd under byggtid samt dokumentation vid överlämnande. En ny kalkyl togs fram som visar på en beräknad kostnad på 1 300 miljoner kronor för dessa tjänster under hela projekttiden. Det tidigare beslutet i landstingsstyrelsen, LS 1405-0642, möjliggör köp av konsulttjänster för 800 miljoner kronor och behovet grundade sig på en tidig uppskattning. Förändrade belopp för köp av konsulttjänster för projektering ryms inom det avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggd tunnelbana enligt 2013 års Stockholms-förhandling.

I nuläget uppskattar förvaltningen att de beviljade medlen på 800 miljoner har förbrukats i början av 2018. Behov av beslut för ytterligare 500 miljoner konor för köp av konsulttjänster för projektering, totalt 1 300 miljoner fram till projektets slut föreligger därmed för Tunnelbana till Nacka och söderort.

Projektering
Under 2016 har arbetet fortsatt med att definiera anläggningens utformning. Lägen för stationernas uppgångar och entréer samt lägen för arbetstunnlar och etableringsytor har valts. Ett samråd med allmänheten planeras till november 2016.

Parallellt med järnvägsplanearbetet har arbete med systemhandling, ansökan till mark- och miljödomstolen och kommunernas detaljplaner pågått. Samarbete med kommunerna har skett i arbetsgrupper för att hitta de bästa lösningarna för placering av stationernas uppgångar och lägen för arbetstunnlar och etableringsytor. Kommunernas pågående exploateringar påverkar projekteringen, särskilt när kommunernas planer förändras. Dessa handlingar ska vara klara i slutet av mars 2017.

Innan årsskiftet 2016/2017 kommer arbetet med upphandlingsstrategi och affärformer att starta på allvar. Detta arbete tillsammans med systemhandling och järnvägsplan blir underlag till framtagning av omfattning av förfrågningsunderlag (inklusive detaljprojekteringen) som kommer att ske 2017/2018.

Därefter intensifieras arbetet med att ta fram de bygghandlingar som ska ingå i förfrågningsunderlagen. Omfattningen av bygghandlingar kommer att fastslås vintern 2016/2017 i samband med att upphandlingsstrategin beslutas. Förfrågningsunderlag avseende förberedande arbeten färdigställs i början av 2017. Förfrågningsunderlag avseende arbetstunnlar färdigställs under hösten 2017. De geotekniska provborrningarna som startade 2015 har fortsatt under 2016 och kommer att kompletteras under 2017.

Under 2017 kommer fortsatt samordning med kommunerna, trafikförvaltningen, Trafikverket med flera krävas, särskilt i de områden som har andra stora om- eller nybyggnadsprojekt. Exempel på sådana projekt är stora bostadsprojekt, överdäckning och ny bussterminal i Nacka, en eventuell höjning av Saltsjöbanan, Gullmarsplan och Slakthusområdet.

Planläggning och prövning
Fram tills nu har arbete skett med att utreda lokalisering, ta fram systemhandling, ta fram samrådshandling för järnvägsplan, underlag för ansökan om miljötillstånd i mark- och miljödomstolen och dylikt. Granskning av järnvägsplan planeras till januari 2017 och granskning av systemhandling planeras till februari 2017.

Miljökonsekvensbeskrivningen ska godkännas av länsstyrelsen vilket planeras ske under februari 2017. Därefter skickas ansökan om miljötillstånd in till mark- och miljödomstolen och verkställighet för vattenverksamhet (miljöprövning) förväntas vara klart i maj/juni 2018.

I och med optimeringsarbetet flyttades samråd för järnvägsplanen och tillståndsansökan från början av 2016 till slutet av året. Granskning av järnvägsplanen planeras till våren 2017. Järnvägsplanen planeras att skickas för fastställelse hos Trafikverket under hösten 2017 och förväntas bli fastställd under våren 2018. Planläggnings- och miljöprövningsprocesserna beräknas vinna laga kraft i tid för byggstart 2018/2019.

Samverkansmöten sker löpande med bland annat Stockholms stad, Nacka kommun, trafikförvaltningen samt andra myndigheter och ledningsägare.

I tidplanerna finns inte marginaler upptagna för eventuella överklaganden vilket är i enlighet med Stockholmsöverenskommelsen 2013.

Upphandling och byggande
Arbete med produktionsplaneringen och framtagning av upphandlingsstrategi pågår och innebär uppdelning av arbetet i olika entreprenader, välja affärsform, paketering och tidsstyrning av upphandlingar.

Under vinter/vår 2017 påbörjas de första upphandlingarna av förberedande entreprenader. Dessa entreprenader består av arbeten såsom ledningsomläggningar, flytt av befintlig teknisk utrustning, skapande av etableringsytor etcetera. Förfrågningsunderlag för arbetstunnlar planeras att skickas ut vintern 2017/2018.

Kontrakt för arbetstunnlar skrivs efter att planer och tillstånd har vunnit laga kraft. För de större byggentreprenaderna skickas förfrågningsunderlag ut tidigast efter att järnvägsplan och miljödom vunnit laga kraft, detta beräknas inträffa tidigast 2018. Upphandling av övriga entreprenader planeras fortgå till cirka 2022. Planerad byggtid är cirka 7-8 år.

Ekonomi
De totala projektmedlen för projektet uppgår till 12,5 miljarder kronor (prisnivå januari 2013) fördelat på perioden 2014-2025. För budget 2017 och planåren 2018-2021 uppgår investeringsutgiften till 7,5 miljarder kronor. För 2017 har 384 miljoner kronor budgeterats i investeringsutgift.

Tunnelbana till Arenastaden
Projekt Tunnelbana till Arenastaden innebär en ny tunnelbanelinje från Odenplan via Hagastaden till Arenastaden. Den nya linjen har beslutats få färgen gul. Två stationer planeras för att byggas utmed sträckan, station Hagastaden och station Arenastaden.

Under våren 2016 genomfördes ett åtgärds- och optimeringsarbete för att hitta besparingar i anläggningen som kalkylerades vintern 2016. Ett antal ändringar i anläggningen beslutades därefter vid halvårsskiftet 2016. Den planerade byggstarten är 2018 och byggtiden är cirka 6-7 år. I tidplanerna finns inte marginaler upptagna för eventuella överklaganden vilket är i enlighet med Stockholmsöverenskommelsen 2013.

I samband med åtgärds- och optimeringsarbetet genomfördes en genomgång av det totala behovet av konsulttjänster för projektering, stöd under byggtid samt dokumentation vid överlämnande. En ny kalkyl togs fram som visar på en beräknad kostnad på 600 miljoner kronor för dessa tjänster under hela projekttiden. Det tidigare beslutet i landstingsstyrelsen, LS 1405-0584, möjliggör köp av konsulttjänster för 400 miljoner kronor och behovet grundade sig på en tidig uppskattning. Förändrade belopp för

köp av konsulttjänster för projektering ryms inom det avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggd tunnelbana enligt 2013 års Stockholms-förhandling.

I nuläget uppskattar förvaltningen att de beviljade medlen på 400 miljoner har förbrukats i början av kvartal 3 2018. Behov av beslut för ytterligare 200 miljoner konor för köp av konsulttjänster för projektering, totalt 600 miljoner fram till projektets slut föreligger därmed för projekt Tunnelbana till Arenastaden.

Projektering
Systemhandlingsprojektering pågår för anläggningen som togs fram efter optimeringsarbetet. Systemhandlingsprojekteringen ligger till grund för järnvägsplanen med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning, tillstånds-ansökan till mark- och miljödomstolen samt kommunernas detaljplaner. Detta då systemhandlingsprojekteringen bland annat definierar konturerna på den framtida anläggningen.

Systemhandlingsprojekteringen är långt gången vid årsskiftet 2016/2017 då plansamråd hölls redan hösten 2016. Systemhandlingsprojekteringen fortsätter in i 2017 och planeras att färdigställas under det andra kvartalet 2017. Under 2017 kommer projektet att påbörja arbetet med att ta fram förfrågningsunderlag för de entreprenader som ligger närmast i tiden.

Planläggning och prövning
Ansökan om miljötillstånd planeras att skickas in till mark- och miljö-domstolen under kvartal 1 2017. Handläggningstid och förhandlingar förväntas pågå i drygt ett år vilket beräknas ge projektet verkställighet för vattenverksamhet (miljöprövning) under 2018.

Under kvartal 1 2017 skickas järnvägsplan och miljökonsekvensbeskrivning till länsstyrelsen. Projektet planerar för att få länsstyrelsens godkännande av miljökonsekvensbeskrivningen under kvartal 2 2017. Då inleds granskningsfasen där järnvägsplanen ställs ut för allmänheten. Järnvägsplanen skickas till Trafikverket kvartal 4 2017 och projektet planerar för fastställelse under 2018.

Ett genomförandeavtal håller på att upprättas med Stockholms stad och Solna stad. Projektet träffar Stockholm respektive Solna på månatliga arbetsgruppsmöten och planmöten där den planerade anläggningen och dess påverkan stäms av och utvecklas vidare.

Upphandling och byggande
De förberedande arbetena under jord för en stationsuppgång i Nya Karolinska Solnas huvudentré färdigställdes under hösten 2016. Arbetena avser den östra delen av Hagastadens norra biljetthall. Fortsatt arbete med den andra delen av biljetthallen kommer att byggas ut med projektets egna entreprenader. De första förberedande entreprenaderna, förutom tidigare arbeten med stationsuppgångar i Hagastaden, upphandlas i början av 2018 och arbeten beräknas komma igång vid halvårsskiftet.

Ekonomi
De totala projektmedlen för Tunnelbana till Arenastaden uppgår till 4,1 miljarder kronor (prisnivå januari 2013) fördelat på perioden 2014-2022.

För budget 2017 och planåren 2018-2021 uppgår investeringsutgiften till 3,5 miljarder kronor. För 2017 har 314 miljoner kronor budgeterats i investeringsutgift.

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

Under våren 2016 genomfördes ett optimeringsarbete för att hitta besparingar i anläggningen som kalkylerades vintern 2016. Ett antal ändringar i anläggningen beslutades därefter vid halvårsskiftet 2016. Den planerade byggstarten är 2018 och byggtiden är cirka 6-7 år. I tidplanerna finns inte marginaler upptagna för eventuella överklaganden vilket är i enlighet med Stockholmsöverenskommelsen 2013.

I samband med åtgärds- och optimeringsarbetet genomfördes en genomgång av det totala behovet av konsulttjänster för projektering, stöd under byggtid samt dokumentation vid överlämnande. En ny kalkyl togs fram som visar på en beräknad kostnad på 500 miljoner kronor för dessa tjänster under hela projekttiden. Det tidigare beslutet i landstingsstyrelsen, LS 1405-0643, möjliggör köp av konsulttjänster för 250 miljoner kronor och behovet grundade sig på en tidig uppskattning. Förändrade belopp för köp av konsulttjänster för projektering ryms inom det avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggd tunnelbana enligt 2013 års Stockholms-förhandling.

I nuläget uppskattar förvaltningen att de beviljade medlen på 250 miljoner har förbrukats i slutet av kvartal 1 2017. Behov av beslut för ytterligare 250 miljoner konor för köp av konsulttjänster för projektering, totalt 500

miljoner fram till projektets slut föreligger därmed för projekt Tunnelbana till Barkarby.

Projektering
Systemhandlingsprojektering pågår nu för anläggningen som togs fram efter optimeringsarbetet. Systemhandlingsprojekteringen ligger till grund för järnvägsplanen med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning, tillståndsansökan för vattenverksamhet samt kommunernas detaljplaner.

Det geografiska läget för Barkarby station har förändrats. Stationen har flyttats mot Veddesta för att undvika komplicerade markförhållanden norr om E18.

Systemhandlingsprojekteringen planeras bli klar under våren 2017. I början av 2017 kommer projektet att starta arbetet med att ta fram förfrågningsunderlag.

Planläggning och prövning
Lokaliseringsutredning för projektet beslutades i mars 2015. I ett samordnat planförfarande genomfördes samråd för både detaljplaner, järnvägsplan och tillståndsansökan under april och maj.
Ett kompletterande samråd genomfördes under oktober 2016 för att kommunicera förändringarna efter optimeringsarbetet. En komplettering till ansökan om miljötillstånd planeras att lämnas in till mark- och miljödomstolen under december 2016, granskningen av järnvägsplanen planeras till april 2017. Det innebär att järnvägsplanen skickas till Trafikverket innan sommaren 2017.

Tillsammans med Trafikverket och Järfälla kommun genomfördes under våren 2015 en åtgärdsvalsstudie med syfte att ta fram en lämplig utformning av den gemensamma bytespunkten vid Barkarby station. I bytespunkten ingår även en ny bussterminal som ska ersätta den gamla bussterminalen i Barkarby. Med anledning av optimeringsarbetet görs en översyn av anläggningens utformning som i sin tur påverkar avsiktsförklaringen som finns mellan Trafikverket, Järfälla kommun samt landstinget.

Den nya bussterminalen och tunnelbanans ena uppgång hamnar på en privat fastighet där en principöverenskommelse är tecknad mellan fastighetsägaren, Järfälla kommun samt landstinget. Arbete pågår med att ta fram ett tilläggsavtal till principöverenskommelsen med anledning av att anläggningens utformning har förändrats. Dialogen sker i nära samarbete med trafikförvaltningen.

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

I tidplanerna finns inte marginaler upptagna för eventuella överklaganden vilket är i enlighet med Stockholmsöverenskommelsen 2013.

Upphandling och byggande
Arbete med produktionsplaneringen pågår. Där ingår även att planera för kommande entreprenadupphandlingar. Mindre entreprenadarbeten såsom ledningsomläggningar och skapande av etableringsytor kan troligtvis påbörjas under hösten 2017.

Ekonomi
De totala projektmedlen för Tunnelbana till Barkarby uppgår till 2,9 miljarder kronor (prisnivå januari 2013) fördelat på perioden 2014-2021. För budget 2017 och planåren 2018-2021 uppgår investeringsutgiften till 2,6 miljarder kronor. För 2017 har 453 miljoner kronor budgeterats i investeringsutgift.

Depå och fordon
I samband med att landstingsfullmäktige beslöt att godkänna avtalet om utbyggd tunnelbana uppdrogs förvaltningen att genomföra investeringar avseende depå och fordon för motsvarande 6,2 miljarder kronor (2013 års prisnivå). Depå respektive fordon är två separata investeringsobjekt som bedrivs i ett gemensamt projekt. Projekt Depå och fordon ansvarar för att säkerställa att det finns fordon och depåkapacitet inför de olika trafikstarterna inom ramen för nya tunnelbanan.

Projektet förutsätter att vissa av trafikförvaltningen beslutade respektive planerade investeringar i depå- och fordonskapacitet genomförs. Det är investeringar där trafikförvaltningen har ett behov som är oberoende av tunnelbanans utbyggnad. Dessa omfattar bland annat:

- Hjulsvarv och uppställningshall för fyra tåg i Högdalen.
- En reparationsplats för C20 i Rissne genom ombyggnad av Cx-plats när Röda linjens C20 överförs till Blå linje.

Depå

Projektering
I januari 2016 fattade lanstingsstyrelsen ett inritningsbeslut gällande depå-lokalisering. Därefter upphandlades projekteringskonsult. Projektering av

utökad depåkapacitet i Högdalen med tillhörande anslutningsspår påbörjades i april 2016. Arbetet med systemhandlingsprojektering, järnvägsplan och underlag för tillståndsansökan i mark- och miljödomstolen beräknas bli klart under första halvan av 2017. Landstingsfullmäktige kommer därefter att ta ställning till ett genomförandebeslut. Arbetet med bygghandlingsprojektering beräknas starta under 2017.

En bedömning har gjorts avseende det totala behovet av köp av konsulttjänster för projektering. I nuläget uppskattar förvaltningen kostnaden för dessa tjänster till 200 miljoner kronor under hela projekttiden. Medel för konsultinköp tas från befintlig projektbudget.

Planläggning och prövning
En järnvägsplan tas fram för anslutningsspår och uppställningshall under jord. Järnvägsplanen kommer att bli klar för granskning under hösten/vintern 2017. Inom befintligt depåområde ovan jord sker planläggning med detaljplan. Parallellt med järnvägs- och detaljplaner tas även underlag för tillståndsansökan i mark- och miljödomstolen fram. Dessa kommer att vara klara under kvartal 2 2017.

Under kvartal 3 2016 har ett gemensamt samråd för planläggning och tillstånd genomförts.

Upphandling och byggande
En projektspecifik upphandlingsstrategi har tagits fram. Den kommer bland annat styra vilka entreprenadsformer som blir aktuella och tidplan för upphandling av entreprenader. Beroende på upphandlingsstrategi kan bygghandlingsarbetet anpassas.

Ekonomi
Den totala investeringsutgiften för investeringsobjekt Depå uppgår totalt till 3,4 miljarder kronor (prisnivå januari 2013) fördelat på perioden 2014-2025. För budget 2017 och planåren 2018-2021 uppgår investeringsutgiften till 2,2 miljarder kronor. För 2017 har 139 miljoner kronor budgeterats i investeringsutgift.

Fordon
Utbyggnaderna av tunnelbanan kommer att generera ett behov av fler tåg i trafik. I och med fastställd budget 2015 ingicks ett utredningsbeslut om utredning i syfte att bedöma nödvändiga fordonsresurser vid trafik-starterna. Antalet fordon i kombination med en utredning gällande val av fordonstyp ska ligga till underlag för ett inriktningsbeslut i landstings-styrelsen. Ett sådant inriktningsbeslut kan tas under 2017.

Ekonomi
Den totala investeringsutgiften för investeringsobjekt Fordon uppgår totalt till 2,8 miljarder kronor (prisnivå januari 2013) fördelat på perioden 2014-2025. För budget 2017 och planåren 2018-2021 uppgår investeringsutgiften till 900 miljoner kronor. För 2017 har 2 miljoner kronor budgeterats i investeringsutgift.

5.8 Möjligheter och risker

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

I förvaltningens internkontrollplan finns förvaltningens övergripande riskområden för 2017 samlade. Riskerna behandlas regelbundet vid ledningsgruppsmöten samt projektuppföljnings- och analysmöten med projekten.

Förvaltningen har skapat en process för övergripande riskhantering. Processen syftar till att tydliggöra ansvar och säkra att det övergripande kontinuerliga riskarbetet hanteras korrekt inom såväl förvaltningen som inom landstinget och till parterna. I detta arbete har en risksamordnings-grupp tillsatts som har till uppgift att gå igenom förvaltningsövergripande risker. Som ett led i detta arbete genomförs kontinuerligt successiva kalkyler som är ett sätt att tidigt identifiera risker som projekten kan arbeta med.

Stora infrastruktursatsningar är komplexa och inledningsvis svårbedömda både utifrån ett tekniskt och ekonomiskt perspektiv. För att hantera osäkerheter som tar sig utryck i ekonomiska konsekvenser används ofta den så kallade successiva kalkylmetoden. Genom att använda denna metod förenklar man inte investeringens komplexitet, utan möjliggör att osäkerhetsfaktorer kan brytas ned och prissättas. På så sätt har beställaren möjlighet att kontinuerligt ta ställning till hur olika faktorer, som kan medföra kostnadsökningar för projektet, bäst ska hanteras.
Avsikten med successiv kostnadskalkylering under planeringsstadiet är att:

- Värdera olika koncept mot varandra
- Identifiera kostnadsdrivande faktorer och värdera nyttan av dessa

- Skapa kostnadsmedvetenhet hos berörda

Det är viktigt att betona att en successiv kalkyl inte är en ny prognos för investeringsobjektet utan ska ses som en kontinuerlig kostnads-uppskattning. Metoden är ett fortlöpande arbetssätt för att uppnå ekonomiskt uppställda ramar. Detta görs genom att osäkerhetsfaktorer analyseras och de mest kostnadseffektiva lösningarna eftersträvas. Metoden användes till exempel vid framtagande av underlag till 2013 års Stockholmsförhandling.

Förvaltningen genomför en översyn av olika sätt att indexreglera entreprenader. 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.

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

6. Övrigt

Denna budget för 2017 och planår 2018-2020 styrelsebehandlas 2016-11-22.

Datum 2016-10-28

Mårten Frumerie
Förvaltningschef

Johanna Munther
Chef Ekonomi och administration

Bilaga:
Målkarta 2017

Landstingets mål för kollektiv-trafiken	**Attraktiva resor**	**Effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan**	**Tillgänglig och sammanhållen region**
Vision	**Nya tunnelbanan – Vi skapar nya resmöjligheter i en växande storstadsregion**		
Huvudmål	**Genomföra utbyggnad av tunnelbanan enligt överenskommelsen**		
Mål	**EKONOMI** **Ekonomi i balans**	**TID** **Leverans i tid**	**INNEHÅLL** **Effektiv anläggning**
Mätetal 2017	• Projektprognos ska inte skilja mer än 5 % jämfört med respektive månads utfall • Byggherrekostnaden ska minska med 10 % • Kostnadsprognosen ska överensstämma med överenskommelsen inklusive tilläggsavtalet • Andel anställda i relation till konsulter ska öka	• Alla tillståndsansökningar till mark- och miljödomstolen enligt tidplan • Samtliga järnvägsplaner har varit ute på granskning enligt tidplan • Fastställd järnvägsplan inom sex månader efter inlämning	• Samtliga systemmål ska vara granskade och fastställda innan bygghandlingarna påbörjas • Verifikat på kravuppfyllnad avseende systemhandling i kravdatabasen ska finnas
Aktivitets-områden 2017	• Ekonomisk styrning och uppföljning • Öka kostnadsmedvetenheten hos förvaltningen, projektörer och parter • Konsultväxling med hjälp av aktiv rekrytering	• Aktuella tidplaner per projekt • Tidplan i beredningsgrupp och samordnande ledningsgrupp • Underlätta hantering av myndighetprövningar	• Uppdatera och fastställa krav i kravdatabasen • Kommunicera systemmål och systemkrav internt och till trafikförvaltningen
Mål	**KUNDER** **Nöjda uppdragsgivare och invånare**	**PROCESS** **Effektiv och samordnad verksamhet**	**MEDARBETARE** **Attraktiv arbetsplats**
Mätetal 2017	• Andelen positiva/neutrala inslag i media minst 85 % • Minst 90 % av de närboende är positiva/neutrala till utbyggnaden	• Inga allvarliga arbetsmiljöolyckor • Hållbarhet i systemhandlingen ska motsvara nivån Very good i Ceequal • Inga betydande revisionsanmärkningar • Minst tre anbud per upphandling	• Minst ett utvecklingssamtal per medarbetare under året • Den samlade medarbetarsituationen ska förbättras (medarbetarbarometer)
Aktivitets-områden 2017	• Utveckla samverkan • Rapportera och kommunicera med rätt kvalitet och i rätt tid	• Systematiskt arbetssätt för arbetsmiljö • Beakta hållbarhet i relevanta utredningar/beslut • Utvecklat arbetssätt för kontroll av interna processer • Marknadsför utbyggnaden mot entreprenörer	• Effektiva och resfria möten • Värdegrundsarbete • Främja sammanhållningen på förvaltningen