



2021-09-01

Till: Kommunstyrelsen
För kännedom: Kommunfullmäktige

Granskning av investeringar i Järfälla kommun -Veddestabron och tunnelbanan

Vi har granskat investeringarna avseende Veddestabron och utbyggnaden av tunnelbanan och huruvida dessa har föregåtts av ändamålsenliga beslutsunderlag och en tillräckligt omfattande riskanalys. Uppdraget ingår i revisionsplanen för år 2021.

Järfälla kommun skapar tillsammans med byggaktörer, näringsliv och markägare en helt ny stadsdel, mitt i Stockholm och Mälardalens framtida kollektivtrafiknod. Dessa är stora investeringar som kommer att påverka kommunens ekonomi framöver. Det ställer därför höga krav på uppföljning av investeringsprojekten samt analyser av hur det påverkar kommunens ekonomi i övrigt. Med beaktande av denna utveckling anser revisorerna att det är viktigt att granska investeringarna avseende Veddestabron samt utbyggnaden av tunnelbanan, både gällande beslutsunderlag, uppföljning och påverkan på kommunens ekonomi.

Vår sammanfattande bedömning utifrån granskningens syfte är att investeringarna avseende Veddestabron samt utbyggnaden av tunnelbanan endast delvis föregåtts av ändamålsenliga beslutsunderlag och att även riskanalysen till vissa delar inte varit tillräcklig.

Inledningsvis är vår bedömning att struktur och ansvarsfördelning är tydligt reglerad både för utbyggnaden av tunnelbanan samt för Veddestabron. För båda projekten har dock både ursprunglig tidplan samt kostnadskalkyler reviderats.

Vi konstaterar vidare att när det gäller utbyggnaden av tunnelbanan till Barkarby så genomfördes initialt en förenklad kalkyl som på ett flertal punkter underskattat både tidsåtgång och kostnader vilket tillsammans med förändrat marknadsläge förklarar den stora kostnadsökningen. Med facit i hand är det lätt att dra slutsatsen att denna kalkyl borde varit mer omfattande. Vår bedömning är dock att kommande två genomlysningar, 2016 och 2019 varit omfattande och vilat på tillräckliga underlag och kalkyler. Vi noterar att en risk- och sårbarhetsanalys kopplad till kommunens låneskuld genomförts 2019. Även Långtidsprognosen är en analys av ekonomiska läget där tunnelbanans medfinansiering finns med som en variabel. Vår bedömning är att det idag genomförs risk- och konsekvensanalyser i tillräcklig omfattning gällande medfinansieringen av tunnelbanan och dess påverkan på kommunens ekonomi.

Vi har vidare konstaterat att beslutsunderlagen hade vissa brister gällande utbyggnaden av tunnelbanan Vi anser att samtliga politiska beslut bör föregås av tillräcklig beredning för att de politiska besluten ska bli så bra som möjligt.

Mot bakgrund av vår granskning rekommenderar vi kommunstyrelsen att:

- säkerställa att tillräckliga risk- och känslighet/konsekvensanalyser fortsättningsvis genomförs för all exploateringsverksamhet.
- säkerställa att tillräcklig beredning alltid genomförs innan ärenden tas upp för beslut.



JÄRFÄLLA

Kommunrevisionen

2021-09-01

Vi önskar att nämnden inkommer med yttrande och redovisning av hur man avser att utveckla verksamheten mot bakgrund av vår granskning och rekommendationer. Yttrande önskas senast 15 december 2021.

Järfälla 2021-09-01

För revisorerna i Järfälla kommun

Anders Sörensen
Vice ordförande

Ann Persson

Ann persson
Revisor



Granskning av investeringar i Järfälla kommun-Veddestabron samt tunnelbanan

Rapport

Järfälla kommun

KPMG AB

2021-09-01

Antal sidor 19



Järfälla kommun

Granskning av investeringar i Järfälla kommun-Veddestabron samt tunnelbanan

2021-09-01

Innehållsförteckning

1	Sammanfattning	2
2	Inledning/bakgrund	4
2.1	Syfte, revisionsfråga och avgränsning	4
2.2	Revisionskriterier	5
2.3	Metod	5
3	Resultat av granskningen	5
3.1	Organisering	5
3.2	Ansvarsfördelning	7
3.3	Tidplan, underlag och kalkyler	10
3.4	Känslighetsanalys/konsekvensanalys	13
3.5	Politikens delaktighet	15
3.6	Uppföljning och hantering av avvikelser	16
4	Slutsats och rekommendationer	19

1 Sammanfattning

Vi har av Järfälla kommuns revisorer fått i uppdrag att granska rutinerna kring kommunens investeringsprojekt Veddestabron samt utbyggnaden av tunnelbanan. Uppdraget ingår i revisionsplanen för år 2021.

Det övergripande syftet med granskningen är att bedöma om investeringarna avseende Veddestabron samt utbyggnaden av tunnelbanan har föregåtts av ändamålsenliga beslutsunderlag och en tillräckligt omfattande riskanalys.

Vår sammanfattande bedömning utifrån granskningens syfte är att investeringarna avseende Veddestabron samt utbyggnaden av tunnelbanan endast delvis föregåtts av ändamålsenliga beslutsunderlag och att även riskanalysen till vissa delar inte varit tillräcklig.

Inledningsvis är vår bedömning att struktur och ansvarsfördelning är tydligt reglerad både för utbyggnaden av tunnelbanan samt för Veddestabron. För båda projekten har dock både ursprunglig tidplan samt kostnadskalkyler reviderats. Vi har dock inte tagit del av de specifika beräkningarna.

Vi konstaterar vidare att de första avtalen gällande Veddestabron tecknades redan 2011. Då Stockholmsöverenskommelsen därefter träffades 2014 medförde dessa nya förutsättningar. En ny programhandling utarbetades med förslag på alternativa brolösningar varvid en slutligen valdes som tog hänsyn till de nya förutsättningarna. Vi kan konstatera att både den ursprungliga tidplanen samt kostnadskalkylerna reviderades med anledning av detta. Vår bedömning är att det utifrån rådande omständigheter var ett korrekt sätt att hantera de nya förutsättningarna på.

Vi konstaterar vidare och i enlighet med vad vi kan bedöma att det saknades utförliga risk- och konsekvensanalyser inför beslut att medfinansiera tunnelbaneutbyggnaden. Däremot fanns enligt företrädare för verksamheten bland annat markvärderingar som visade på att det skulle vara en bra affär för kommunen att få tunnelbanan förlängd till Barkarby. Vi anser dock att det var bra att visst utrymme för kostnadsökningar redan tagits med i finansieringsplanerna vid huvudavtalets undertecknande. Vi konstaterar att en risk- och sårbarhetsanalys kopplad till kommunens låneskuld genomförts 2019. Även *Långtidsprognosen* är en analys av ekonomiska läget där tunnelbanans medfinansiering finns med som en variabel. Även om det inledningsvis saknades risk- och konsekvensanalyser är vår bedömning är att det idag genomförs risk- och konsekvensanalyser i tillräcklig omfattning gällande medfinansieringen av tunnelbanan och dess påverkan på kommunens ekonomi. Då exploateringsverksamheten bygger på flertalet osäkra antaganden som innebär att budgetförutsättningarna snabbt kan förändras anser vi att det är av största vikt att analyser genomförs regelbundet.

Vi har vidare konstaterat att beslutsunderlagen hade visa brister gällande utbyggnaden av tunnelbanan. Vi anser att samtliga politiska beslut bör föregås av tillräcklig beredning för att de politiska besluten ska bli så bra som möjligt.

Mot bakgrund av vår granskning rekommenderar vi kommunstyrelsen att:



Järfälla kommun

Granskning av investeringar i Järfälla kommun-Veddestabron samt tunnelbanan

2021-09-01

- säkerställa att tillräckliga risk- och känslighet/konsekvensanalyser fortsättningsvis genomförs för all exploateringsverksamhet.
- säkerställa att tillräcklig beredning alltid genomförs innan ärenden tas upp för beslut.

2 Inledning/bakgrund

Vi har av Järfälla kommuns revisorer fått i uppdrag att bedöma om investeringarna avseende Veddestabron samt utbyggnaden av tunnelbanan har föregåtts av ändamålsenliga beslutsunderlag och en tillräckligt omfattande riskanalys. Uppdraget ingår i revisionsplanen för år 2021.

Järfälla kommun skapar tillsammans med byggaktörer, näringsliv och markägare en helt ny stadsdel - mitt i Stockholm och Mälardalens framtida kollektivtrafiknod. På det gamla flygfältet i Barkarby och i Veddesta industriområde byggs en helt ny stad för människor och företag. I ett unikt samarbete mellan Järfälla kommun, SL och Nobina utvecklas världens modernaste kollektivtrafik i Barkarbystaden. En viktig pusselbit i utvecklingen av Barkarby är Veddestabron över E18 och Mälärbanan. Bron, som ska binda ihop Barkarbystaden och Veddesta, byggstartades i mars 2019 och blir en viktig del i den stora regionala infrastruktursatsning som görs i Barkarby för resenärer i hela Stockholmsregionen med direktanslutning mellan tunnelbana, buss, pendeltåg och regionaltåg. Dessa är stora investeringar som kommer att påverka kommunens ekonomi framöver. Det ställer därför höga krav på uppföljning av investeringsprojekten samt analyser av hur det påverkar kommunens ekonomi i övrigt.

Med beaktande av denna utveckling anser revisorerna att det är viktigt att granska investeringarna avseende Veddestabron samt utbyggnaden av tunnelbanan, både gällande beslutsunderlag, uppföljning och påverkan på kommunens ekonomi.

2.1 Syfte, revisionsfråga och avgränsning

Det övergripande syftet med granskningen är att bedöma om investeringarna avseende Veddestabron samt utbyggnaden av tunnelbanan har föregåtts av ändamålsenliga beslutsunderlag och en tillräckligt omfattande riskanalys.

Granskningen har besvarat följande revisionsfrågor:

- Hur är investeringarna Veddestabron samt utbyggnaden av tunnelbanan organiserade?
- Finns en tydlig ansvarsfördelning bland aktörer kopplade till projekten?
- Vilken tidplan, antaganden och underlag/kalkyler har projekten baserats på? Har dessa kalkyler varit ändamålsenliga och tillräckligt omfattande?
- Genomfördes känslighetsanalys och/eller konsekvensanalyser gällande befarade problem, till exempel påverkan på kommunens låneskuld som kan uppstå under projektets genomförande samt uppstå i framtiden?
- Vilka beslutsunderlag har politiken fått ta del av i samband med beslut? Har dessa varit tillräckligt omfattande och tydliga?
- Hur och till vilka instanser/nivåer sker avstämning/uppföljning av projekten?
- Vilka hanteras avvikelser under projektens gång och vilka åtgärder har vidtagit/kommer att vidtas?

Granskningen avgränsas i första hand till kommunstyrelsen som övergripande ansvarig för kommunens ekonomi.

Granskningen avser kommunstyrelsen.

2.2 Revisionskriterier

Vi har bedömt om rutinerna uppfyller

- Kommunallagen 6 kap § 6
- Gällande lagar och rekommendationer
- Tillämpbara interna regelverk och policys

2.3 Metod

Granskningen har genomförts genom:

- Dokumentstudier av relevanta dokument
- Intervjuer med berörda tjänstepersoner

Samtliga intervjuade personer har beretts möjlighet att faktakontrollera.

3 Resultat av granskningen

3.1 Organisering

Tunnelbaneprojektet samt Veddestabron ingår i affärsområde Barkabystaden som ligger under exploateringsverksamheten i Järfälla kommun. När det gäller Veddestabron så är Järfälla kommunprojektägare men samarbetar med Trafikverket medan kommunen endast är en samarbetspart och medfinansier i projektet att bygga ut tunnelbanan.

3.1.1 Tunnelbanan

Vid 2013 års Stockholmsförhandling träffades en överenskommelse med Region Stockholm, Stockholms stad, Nacka kommun, Solna stad och Järfälla kommun som innebär att tunnelbanan byggs ut till Nacka, Arenastaden och Barkarby samt att blå linje byggs ut till Gullmarsplan och kopplas samman med grön linje för kraftigt ökad kapacitet genom centrala Stockholm. Utbyggnaden innebar 19 km ny tunnelbana, nio nya stationer och en ökad tillgänglighet till flera delar av centrala Stockholmsregionen. Överenskommelsen innebar också att kommunerna åtar sig att själva eller genom annan markägare/entreprenör uppföra ca 78 000 bostäder i tunnelbanans närområde fram till år 2030.¹

¹ www.stockholmsforhandlingen.se/överenskommelsen 2021-06-07

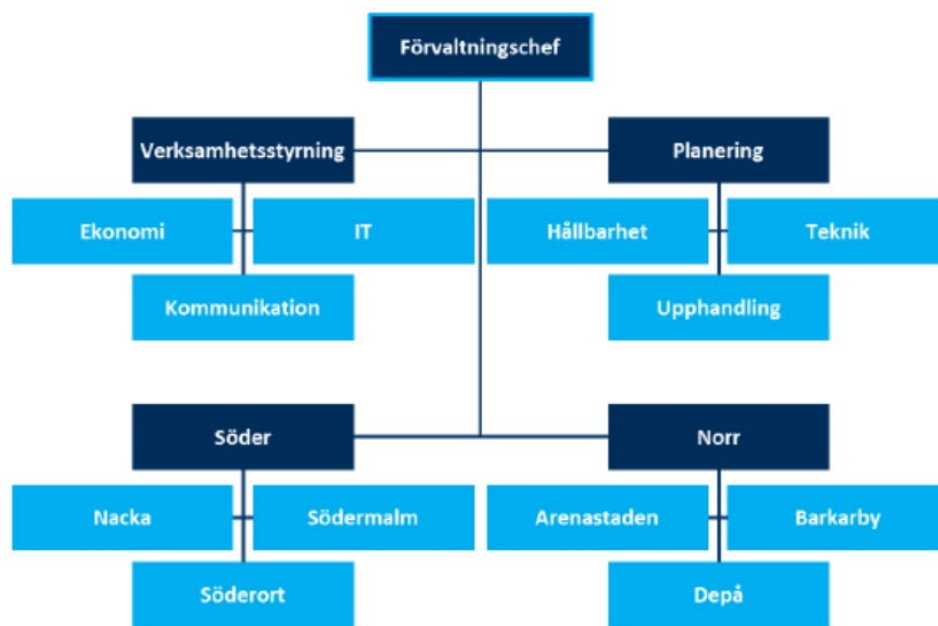
Järfälla kommun

Granskning av investeringar i Järfälla kommun-Veddestabron samt tunnelbanan

2021-09-01

Investeringskostnaderna för projektet i sin helhet enligt huvudavtalet² daterat 2014-01-07, omfattar kostnaderna för utbyggnad av tunnelbanan samt kostnaderna för inköp av fordon samt utbyggnad av depåer och depåanslutningar, beräknas till 25 700 miljoner kronor. Parterna ska gemensamt bidra till finansieringen av utbyggnaden av tunnelbanan medan enbart Regionen finansierar inköp av fordon och utbyggnad av depåer och depåanslutningar. Järfällas andel uppgår enligt huvudavtalet till 800 mkr vilket motsvarar ca 3% av totala investeringen. Eventuella kostnadsökningar upp till ett tak på 2 925 mkr ska bäras av parterna i respektive delprojekt. Järfällas andel av eventuella kostnadsökningar upp till taket uppgår till 91 mkr. Regionen ansvarar för genomförandet av tunnelbaneutbyggnaden vilket sker via *Förvaltning för utbyggd tunnelbana, enligt organisationskiss nedan*.

Organisationskiss Förvaltning för utbyggd tunnelbana, Region Stockholm



Kommunfullmäktige godkänner huvudavtal samt delprojektsavtal gällande utbyggnad av tunnelbanan Järfälla/Barkarby 2014-03-03 § 7. I och med detta beslut åtar sig Järfälla kommun att medfinansiera tunnelbanans utbyggnad med 800 mkr samt uppföra 14 000 nya bostäder.

3.1.2 Veddestabron

Trafikverket och Järfälla kommun tecknade i juli 2011 ett genomförande avtal avseende utbyggnad av järnvägen i Projekt Mälardalen, Barkarby-Kallhäll, genom Järfälla

²

https://www.trafikverket.se/contentassets/7dd9cd0aaad1417f82613866527d4248/stockholmsforhandling2013_huvudavtal.pdf

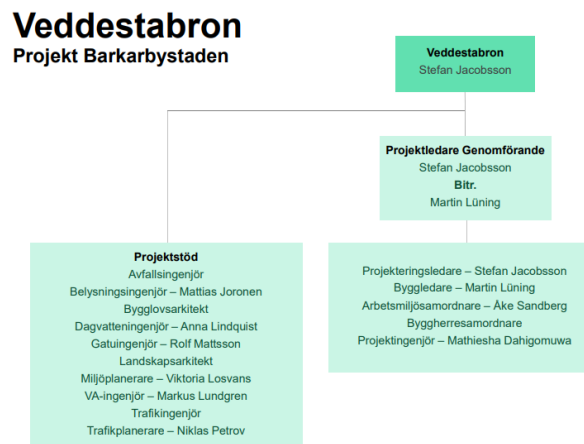
Järfälla kommun

Granskning av investeringar i Järfälla kommun-Veddestabron samt tunnelbanan

2021-09-01

kommun. Genomförandeavtalet behandlade bland annat byggande av Veddestabron samt medfinansiering från Järfälla kommun. Den så kallade Stockholmsöverenskommelsen som undertecknades 2014 innebar stora förändringar för området Barkarbystaden. Järfälla kommun och Trafikverket träffade därför ett avtal undertecknat 2015-06-22 respektive 2015-07-03 om avbrytande av pågående entreprenad. Järfälla kommun utarbetade därefter en ny programhandling, daterad 2015-11-20 för byggande av ny bro som tar hänsyn till de nya förutsättningarna som Stockholmsöverenskommelsen innebar. 2016 tecknar Järfälla kommun och Trafikverket ett tilläggsavtal till genomförandeavtal avseende Veddestabron som tar hänsyn till de nya förutsättningarna.

Organisationskiss Veddestabron



3.2 Ansvarsfördelning

3.2.1 Tunnelbanan

Region Stockholm är huvudman för tunnelbanan och ansvarar för all trafik och alla anläggningar.

Vid 2013 års Stockholmsförhandling träffades en överenskommelse mellan Region Stockholm, Stockholms stad, Nacka kommun, Solna stad och Järfälla kommun, och gällande parternas samverkan ska det enligt huvudavtalet ske på två nivåer;

- Ett partssammansatt samverkansorgan "Styrelsen" för principiella frågor med överblick över samtliga delprojekt och bostadsbyggande med representanter från samtliga parter.
- En styrelse för respektive delprojekt "Delprojektsstyrelse", med två representanter vardera från tjänstemannaorganisationen inom Regionen och berörda kommuner. Representanter från Staten medverkar vid behov.

Enligt huvudavtalet ska Regionen tillsätta en partssammansatt styrgrupp för genomförandet av tunnelbaneutbyggnaden som stöd i arbetet. Regionen leder denna

Järfälla kommun

Granskning av investeringar i Järfälla kommun-Veddestabron samt tunnelbanan

2021-09-01

styrgrupp och kommunerna samt Staten utser tjänstemannarepresentanter som tillför kompetens som är viktig i genomförandet. Kommunerna ansvarar för att driva den formella planläggningen genom att ta fram detaljplaner enligt PBL. Styrelsen respektive delprojektstyrelsen kan enligt huvudavtalet besluta att representanter från andra intressenter ska kallas till och får närvara vid ett eller flera möten då så bedöms nödvändigt och lämpligt. Enligt huvudavtalet ska parterna gemensamt verka för att allmänheten får den information som behövs i samband med genomförandet av projektet eller delprojekt. Regionen har dock huvudansvaret och ska upprätta en kommunikationsplan i samråd med övriga parter.

Styrelsen ska enligt huvudavtalet behandla frågor som rör parternas gemensamma åtaganden och projektet. Styrelsen ska behandla frågor såsom projektets omfattning och avgränsning; - huvudtidplan; - budget och prognoser för projektet, samt; - andra frågor av stor vikt eller av väsentlig betydelse. Inom ramen för styrelsens arbete åligger det också att följa respektive delprojektstyrelse. De överenskommelser etc. som träffas inom styrelsen kan komma att behöva godkännas av respektive parts beslutande organ för att äga giltighet. Under Statens ordförandeskap bildas enligt huvudavtalet en styrelse som ska bestå av en ordinarie ledamot och ersättare per part där respektive part utser sin ledamot och ersättare. Staten utser sekretariat för styrelsen. Föredragande i Styrelsen är även ansvarig tjänsteman i Regionen.

Kommunen representeras i styrelsen för utbyggnad av tunnelbanan av kommundirektören med samhällsbyggnadsdirektören som ersättare och i delprojektstyrelsen av samhällsbyggnadsdirektör och projektchef med samordnare för tunnelbanan som ersättare.

Vidare ansvarar staten enligt huvudavtalet för uppföljning och årlig rapportering till regeringen av avtalets genomförande. Uppföljningen innefattar avtalet, eventuella ändringar och tilläggsavtal avseende såväl tunnelbanornas utbyggnad som ökat bostadsbyggande och ekonomi i projektet, finansiering, samhällsekonomisk nytta, samt trängselskattens utfall och effekter. Uppföljningen sker tertial- och årsvis och redovisas i Järfälla kommun bland inkomna skrivelser.

Tunnelbanan till Järfälla/Barkarby regleras av ett delprojektavtal daterat 2014-01-07. Parterna i detta avtal är förutom Region Stockholm, Staten, Stockholms stad och Järfälla kommun. Investeringskostnaden, exklusive depå och fordon, för denna utbyggnad beräknas enligt delprojektavtalet till ca 2 900 miljoner kronor. Utbyggnaden av denna del av tunnelbanan ska dessutom enligt delprojektavtalet bidra till ca 14 000 bostäder i Järfälla kommun senast år 2030. Detta ska ske genom att Järfälla kommun åtar sig att själv bygga alternativt genom annan markägare/bostadsexploator. Järfälla kommun åtar sig också att bidra med 800 miljoner kronor i medfinansiering i enlighet med huvudavtalets upprättade investerings- och finansieringsplan. Vidare ska Järfälla kommun bidra till att utrymme för tunnelbanedepå kan skapas. Regionen ansvarar för att driva den formella planläggningen genom att genomföra förstudier och fördjupade förstudier inom ramen för planläggning samt i förekommande fall ta fram järnvägsplan enligt lagen om byggande av järnväg och underlag inför tillståndsprövning av vattenverksamhet. Regionen svarar vidare för genomförandet av tunnelbaneutbyggnaden vilket sker via *Förvaltning för utbyggd tunnelbana*, som även ansvarar för drift, underhåll och förnyelse av samtliga anläggningar och fordon som ingår

i utbyggnaden av tunnelbanan. Vid behov åtar sig Regionen att tillse att avtal som reglerar övergången till kommunala anläggningar så som trappor, gångvägar m.m. ingås med berörd kommun.

3.2.2 Bedömning ansvarsfördelning - Tunnelbanan

Järfälla kommun är endast en samarbetspart och medfinansiär i projektet att bygga ut tunnelbanan. De övriga parterna är förutom Staten, Region Stockholm, Stockholms stad, Nacka kommun och Solna stad. Regionen som är huvudman har tillsatt en styrgrupp för genomförandet av tunnelbaneutbyggnaden som stöd i arbetet. Regionen leder denna styrgrupp och kommunerna samt Staten har utsett tjänstemannarepresentanter som tillför kompetens som är viktig i genomförandet. Kommunerna ansvarar för att driva den formella planläggningen genom att ta fram detaljplaner enligt plan och bygglagen (PBL). Därutöver finns en styrelse för utbyggnad av tunnelbanan samt en delprojektstyrelse för varje delprojekt. Kommunen representeras i styrelsen av kommundirektören med samhällsbyggnadsdirektören som ersättare och i delprojektstyrelsen av samhällsbyggnadsdirektör och projektchef med samordnare för tunnelbanan som ersättare. Vår bedömning är att ansvarsfördelningen tydligt reglerad i avtalen.

3.2.3 Veddestabron

Veddestabron är uppdelad i sex stycken byggdelar. Enligt det Genomförandeaftalet är kommunen huvudman för utformning, upphandling och byggande av Veddestabron medan Trafikverket åtar sig att vara byggherre för genomförandet av brodel 1 och 2. Veddestabron. Trafikverket ansvarar för projektering och framtagande av underlag för upphandling av sin del medan kommunen ansvarar för projektering och upphandling av resterande delar av Veddestabron. Därutöver ansvarar Trafikverket enligt avtalet för byggande av sin del medan kommunen ansvarar för byggande av resterande delar. Gällande upphandling så är det kommunen som enligt avtalet är upphandlande myndighet. Inriktningen är att upphandlingen av byggandet av bron genomförs i två delar, en upphandling för Trafikverkets ansvarsdel samt en upphandling för resterande delar. Järfälla kommun lämnade en fullmakt till Trafikverket som genomförde själva upphandlingen enligt öppet förfarande (LOU). Två separata kontrakt för brodelarna 1 och 2 upprättades. Totalt erhöles åtta anbud där samtliga klarade kvalificeringsfasen. Kauno Tiltai AB tilldelades uppdraget med kontraktsskrivning 8 januari 2019. Brodel 3 och 5 innefattar även två stycken parkeringsgarage vilka utgör underbyggnad till bron och uppförs av Skanska. Brodel 4 och överytan så är Skanska Infra entreprenör medan brodel 6 ligger i entreprenaden för Barkabystaden 2 och utförs av Skanska Väg och anläggning.

Enligt dokumentet *Process skedesplanering inom projekt Barkabystaden*³ där Veddestabron ingår definieras under *punkt 5 Ansvar* tjänstebenenämningar för ansvarsposter inom projektet. Därefter under *punkt 6 Planeringsprocess* framgår vilka aktiviteter som ska följas gällande skedeplaneringen och ansvarsperson för respektive aktivitet.

³ Styrande dokument Process skedeplanering inom Projekt Barkabystaden daterat 2020-04-07 Ansvarig: Stabschef.

Förutom ovanstående styrdokument finns dokumentet *Ekonomirutiner JFK*⁴. Syfte är att tydliggöra rutiner för kalkylering, prognosarbete och ekonomisk uppföljning av projektering och entreprenader för hela projekt Barkarbystaden. Rutinen är riktad till projektledare och projektledarorganisationen inom projekt Barkarbystaden samt till projektörer och entreprenörer som är anlitad av projekt Barkarbystaden. Projektcontroller är ansvarig för denna rutin inklusive att fånga upp behov av uppdatering och implementering.

3.2.4 Bedömning Ansvarsfördelning - Veddestabron

Med utgångspunkt i de styrdokument vi tagit del av anser vi att strukturen är tydlig och det är tydlig vem som ansvarar för vad gällande projektet Veddestabron.

3.3 Tidplan, underlag och kalkyler

3.3.1 Tunnelbanan

Enligt huvudavtalet som undertecknades 2014 bedömdes byggstart för projektet ske 2016 och sista färdigställande ca 2025. Regionen åtog sig enligt huvudavtalet att upprätta förslag på huvudtidplan för projektet och att för varje delprojekt upprätta en mer preciserad tidplan som fastställs i respektive genomförandeval.

Två större genomlysningar har genomförts avseende kostnad och tid, år 2016 och 2019. År 2016 bedrev *Förvaltningen för utbyggnad av tunnelbanan* tillsammans med parterna ett åtgärds- och optimeringsarbete som resulterade i kostnadsbesparande åtgärder. Första genomlysningen utmynnade i en rapport som styrelsen för Stockholmsförhandlingen godkände i juni 2016 för vidare inarbetning i genomförandeval samt i ett tilläggsavtal. Jämfört med den ursprungliga projekteringen av tunnelbanan innebar tilläggsavtalet förändringar gällande tidplan för genomförandet av tunnelbaneutbyggnaden, tidpunkt för fullgörandet av Järfälla kommuns bostadsåtagande samt gällande betalningsplanen där en del av kostnadstaket på 2 925 miljoner kronor för parternas finansiering tas i anspråk. Enligt tilläggsavtalet beräknas tunnelbanan till Barkarby kunna tas i bruk 2024.

Sommaren 2019 påbörjades nästa kostnadsöversyn och *Förvaltningen för utbyggnad av tunnelbana* fick då tidigare signaler bekräftade att kostnaderna översteg de grundkalkyler som 2013 års Stockholmsförhandling tar sin utgångspunkt i. Enligt rapporten Nulägesrapport 2019 nya tunnelbanan⁵ är förvaltningen på väg in i ett byggskede och det bedömdes vara av största vikt att nyttja en bred kompetens vid 2019 års nulägesbedömning. Målet var att ge parterna och andra intressenter den bästa möjliga bedömningen av kostnadsläget. Mot bakgrund av att detta valde förvaltningen under sommaren att anlita en extern expertgrupp med lång erfarenhet av stora infrastrukturprojekt. Förvaltningschefens bedömning av tid och kostnad baseras dels på den sammanställning av kalkylunderlag som togs fram under sommaren 2019, dels på resultatet av det analysarbete som den externa expertgrupp som har anlitats för att

⁴ Styrande dokument *Ekonomirutiner JFK* daterat 2021-04-20 Ansvarig part: Projektstab.

⁵ Nulägesrapport 2019 nya tunnelbanan, 2013 års Stockholmsförhandling, 2019-11-29, Dnr: FUT2021-0414, Region Stockholm.

Järfälla kommun

Granskning av investeringar i Järfälla kommun-Veddestabron samt tunnelbanan

2021-09-01

tillsammans med förvaltningen dra slutsatser om tid, kostnad och risk. Förvaltningens nulägesbedömning av tunnelbaneutbyggnaden uppgår till 31 813 miljoner kronor och avviker mot det grundavtalade beloppet, 19 570 miljoner kronor med 12 243 miljoner kronor.

Enligt Nulägesrapporten genomfördes under 2013 för tunnelbanan till Barkarby dels en åtgärdsvalsstudie, dels en idéstudie för tunnelbana. Idéstudien för tunnelbana behandlade alternativa tunnelbanesträckningar i plan och profil. Underlaget till sträckningsstudierna var enligt Nulägesrapporten översiktlig och bland annat skattades bergnivån utifrån ett fåtal referenspunkter. En förenklad kalkyl genomfördes i detta skede. Denna byggde på nyckeltal från den successiva kalkylen för Kungsträdgården-Nacka. Eftersom förhållandena i många stycken bedömdes som enklare i Barkarby antogs exempelvis nyckeltal för stationer som motsvarade de enklaste stationerna i Kungsträdgården-Nacka. Då sträckningen för tunnelbana till Barkarby inte berör befintlig bebyggelse antogs enligt Nulägesrapporten små kostnader för konfliktpunkter i bebyggd miljö. Vidare antogs att projektet skulle ha en kort planerings- och projekteringstid och därmed kunna starta tidigt. Det innebar att risken för en försämrad marknadssituation vid entreprenadupphandling bedömdes låg. Sammantaget innebar det enligt Nulägesrapporten att nyckeltalen och även de ekonomiska osäkerheterna skattades lågt jämfört med tunnelbana Kungsträdgården-Nacka. Enligt nulägesrapporten förklaras avvikelserna av *ökad bergvolym, långsammare framdrift, förändrade tekniska förutsättningar, ökad byggherrekostnad grundkalkyl, lågt prissatt grundkalkyl Barkarby samt lågt ÅTA-påslag.*

Förändringar tunnelbana till Barkarby

	2013 års Stockholmsförhandling	Föreslaget Tilläggsavtal april 2021
Byggstart första arbetstunneln	Q2-Q3 2018	Q1 2019
Byggtid	Ca 6 år	Ca 8 år
Produktionskostnader	2 583 mkr	3 700 mkr
Byggherrekostnader	764 mkr	1 586 mkr
Totalt	3 347 mkr (800/91)*	5 286 mkr (894/489)**

Källa: Nulägesrapport 2019 nya tunnelbanan, Förvaltning för utbyggd tunnelbana, 2019-11-29, Region Stockholm.

*Järfällas andel enligt ursprungligt huvudavtal 800 mkr samt 91 mkr i del av kostnadstak.

** Järfällas andel enligt föreslaget tilläggsavtal april 2021 894 mkr samt 489 mkr i del av kostnadstak.

3.3.2 Bedömning Tunnelbana - Tidplan, underlag och kalkyler

Både den ursprungliga tidplanen samt kostnadskalkylerna har reviderats. När det gäller utbyggnaden till Barkarby så genomfördes initialt en förenklad kalkyl som på ett flertal punkter underskattat både tidsåtgång och kostnader vilket tillsammans med förändrat marknadsläge förklarar den stora kostnadsökningen. Med facit i hand är det lätt att dra slutsatsen att denna kalkyl borde varit mer omfattande. Vår bedömning är dock att kommande två genomlysningar, 2016 och 2016 varit omfattande och vilat på tillräckliga underlag och kalkyler. Vi har dock inte tagit del av specifika beräkningar.

3.3.3 Veddestabron

Järfälla kommun utarbetade redan i slutet av 2015 fram en ny programhandling⁶, daterad 2015-11-20 för byggande av ny bro som tar hänsyn till de nya förutsättningarna som Stockholmsöverenskommelsen innebar. Rapporten innehöll alternativa brolösningar varvid en slutligen valdes. Enligt tjänsteskrivelse⁷ daterad 2016-02-01 kommer den nya bron medföra ökade kostnader men också ökade markintäkter i och med att ett parkeringsgarage föreslås tillkomma på tidigare outnyttjad mark. I vilken omfattning ökade intäkter kan balanseras mot ökade kostnader är enligt tjänsteskrivelsen beroende av fortsatt planarbete för Barkarbystaden II samt framtida ägande och drift av parkeringsgaraget. Enligt förslaget till genomförandeavtal ska Trafikverket på kommunens uppdrag bygga halva längden av Veddestabron, över Mäljarbanan och E18. Kommunen har medfinansierat Mäljarbanan och av tidigare erlagda medel (275 miljoner) återstår drygt 50 miljoner kronor avräknat från den budget Trafikverket hade för den gamla Veddestabron och som genom tilläggsavtalet tillgodoräknas den nya Veddestabron. Även om kostnader tillkommer och byggandet drar ut på tiden med sikte på färdigställande 2018/2019 så bedöms det enligt tjänsteskrivelsen daterad 2016-02-10 sammantaget bli en långsiktigt god lösning för kommunen. Med den nya bron kan ytterligare nyttor i form av ett parkeringshus för 150-200 bilplatser tillskapas vilket betingar ett värde vid utbyggnaden av Barkarbystaden II, då exploitörer genom parkeringsköp lättare kan uppfylla sitt behov av parkering genom denna lösning. Marken används mer effektivt och ytor under bron får en mer estetiskt tilltalande utformning som kan bidra till ökad trygghet.

Vidare togs 2017 systemhandlingar fram och avslutningsvis togs bygghandlingar fram under 2018. Enligt första projekttidplanen daterad 2018-07-02 skulle entreprenaden starta 2019-02 och vara färdigställd 2021-10. Enligt reviderad projekttidplan daterad 2021-05-31 skall projektet vara klart 2022-06. De olika brodelarna kommer startas vid olika tidpunkter, för brodel 1 och 2 skedde byggstart 2019-02 medan brodel 3 och 5 påbörjades i oktober 2019. Slutligen var byggstart för brodel 4 i april 2020 för att slutligen byggstart för brodel 6 skett i november 2020.

Till och med augusti 2021 har kostnader på 251 mkr upparbetats gällande Veddestabron medan den totala kostnaden prognostiseras till 366 mkr, se tabell nedan. Den totala kostnaden enligt kalkyl från 2018 uppgick till 320 mkr. Den kalkylen var dock beräknad innan upphandling av entreprenörer var genomförd och när anbuden inkom motsvarade

⁶ Veddestabron – Programhandling, 2015-11-20, Hifab AB.

⁷ Tjänsteskrivelse daterad 2016-02-10 Dnr Kst 2016/38.

Järfälla kommun

Granskning av investeringar i Järfälla kommun-Veddestabron samt tunnelbanan

2021-09-01

dessas inte det som var antagit i kalkylen. Enligt företrädare för verksamheten så har projektet Veddestabron även fått ta över kostnader för brodel 3 och 5 som är parkeringsgaragen vilket inte var med i kalkylerna från 2018.

Totala kostnader för Veddestabron -upparbetat och prognos

	2017	2018	2019	2020	2021	2021	2022
(tkr)	Utfall	Utfall	Utfall	Utfall	Utfall*	Prognos	Prognos
Veddestabron	7 939	11 331	61 158	110 749	59 701	145 197	29 664

*utfall till och med augusti 2021.

3.3.4 Bedömning Veddestabron - Tidplan, underlag och kalkyler

Då Stockholmsöverenskommelsen tecknades och som medförde nya förutsättningar utarbetades en ny programhandling med förslag på alternativa brolösningar varvid en slutligen valdes som tar hänsyn till de nya förutsättningarna. Både den ursprungliga tidplanen samt kostnadskalkylerna reviderades med anledning av de nya förutsättningarna och vår bedömning är att det utifrån att nya förutsättningar framkommer hade varit svårt att göra på annat sätt.

3.4 Känslighetsanalys/konsekvensanalys

3.4.1 Tunnelbanan

Redan i samband med upprättandet av huvudavtalet sattes ett tak för eventuella kostnadsökningar som uppgår till 2 925 mkr vilket motsvarar 15 % av investeringskostnaden i 2013-års prisnivå. Uppräkning sker enligt huvudavtalet upp med KPI. Kostnadsansvaret fördelas därefter ut på de olika parterna och för Järfällas del uppgår kostnadsansvar för eventuella kostnadsökningar inom kostnadstaket till 91 mkr. Det medför att viss höjd för kostnadsökningar fanns med redan när huvudavtalet undertecknades. Dessa är dock förbrukade. Regionen ansvarar enligt huvudansvaret för eventuella fördyringar avseende fordon, depåer och depåanslutningar.

Enligt företrädare för verksamheten genomfördes inga direkta känslighetsanalyser i Järfälla kommun inför beslut om medfinansiering. Däremot fanns en värdering⁸ av den mark staten skulle överlåta till kommunen som bedömdes betinga ett värde på mellan 300 och 1 400 mkr dvs ett snittvärde som motsvarade medfinansieringen. Medfinansieringen ansågs därför vara en god affär för kommunen. Det innebar dessutom att försvaret skulle avetablera sin verksamhet i området vilken betraktades som industriverksamhet och krävde skyddsavstånd på kommunens intilliggande mark. Detta bedömdes enligt företrädare för verksamheten ytterligare höja värdet på den kommunala marken.

Enligt budgetbeslutet för 2019 fastställdes att kommunens låneskuld inte får överstiga 3 000 mnkr. I prognoser för markintäkterna 2019, hänförliga till

⁸ Värdering av blivande byggrätter inom fastigheten Barkarby 4:1 i Järfälla kommun, Svefa 2013-06-14.

exploateringsverksamheten där Barkarbystaden ingår, har framkommit att dessa kommer att understiga budget och även infalla sent under året. Kommunfullmäktige beslutade därför 2019-05-20 §68 att höja taket för kommunens låneskuld till 3 500 mnkr under 2019. I samband med att taket för låneskulden höjdes till gavs kommundirektören i uppdrag att ta fram en risk- och sårbarhetsanalys⁹ kopplad till kommunens låneskuld. Analysen visade att risken för högre räntekostnader i Järfälla kommuns resultaträkning under de närmaste åren var begränsad.

Finansieringen av tunnelbaneutbyggnaden beräknas huvudsakligen ske via markintäkter och enligt Exploateringsbudget 2021 och plan 2022-2024 med utblick till 2030¹⁰ är bedömningen att exploateringsnettot förblir positivt under hela perioden fram till och med 2030. Intäkterna per år är budgeterade till dryga miljarden till och med 2023, för att därefter beräknas bli något lägre per år under de kommande åren. Cirka 70 procent av markintäkterna, är hänförliga till utbyggnaden av Barkarbystaden och södra Veddesta. Kostnader för detaljplaner och iordningställande av mark beräknas under planperioden uppgå till 565 miljoner.

Verksamheten arbetar årligen fram det som kallas Långtidsprognos¹¹ vilken är upprättad som en kassaflödesrapport med *Löpande verksamhet*, *Investeringsverksamhet*, *Finansieringsverksamhet*, samt *Årets kassaflöde*. Det framgår tydligt i Långtidsprognosen hur exploateringsverksamhet och medfinansiering av tunnelbanan påverkar kassaflödet.

3.4.2 Bedömning Tunnelbanan - Känslighetsanalys/konsekvensanalys

Vad vi kunnat bedöma är att det saknades utförliga risk- och konsekvensanalyser inför beslut att medfinansiera tunnelbaneutbyggnaden. Däremot fanns enligt företrädare för verksamheten bland annat markvärderingar som visade på att det skulle vara en bra affär för kommunen att få tunnelbanan förlängd till Barkarby. Vi anser dock att det var bra att visst utrymme för kostnadsökningar redan tagits med i finansieringsplanerna vid huvudavtalets undertecknande. Även om det inledningsvis saknats risk- och konsekvensanalyser av tunnelbaneutbyggnaden kopplat till Järfälla kommuns långsiktiga finansiella planering så har risk- och sårbarhetsanalys kopplad till kommunens låneskuld genomförts 2019. Även *Långtidsprognosen* är en analys av ekonomiska läget där tunnelbanans medfinansiering finns med som en variabel. Även om det saknades inledningsvis så är vår bedömning är att det idag genomförs känslighets- och konsekvensanalyser i tillräcklig omfattning gällande medfinansieringen av tunnelbanan och dess påverkan på kommunens ekonomi. Då exploateringsverksamheten bygger på flertalet osäkra antaganden som innebär att budgetförutsättningarna snabbt kan förändras rekommenderar vi kommunstyrelsen att säkerställa att tillräckliga känslighets- och konsekvensanalyser även fortsättningsvis genomförs.

⁹ Kst 2019/452

¹⁰ Avsnitt 6 i Alliansens Mål och budget 2021-2023.

¹¹ Långtidsprognos, 2021-05-20.

3.4.3 Veddestabron

Löpande vid tertialavstämningarna finns en punkt gällande projektrisker där dessa risker identifieras och där det är möjligt bedöma en riskpeng. Identifierade projektrisker följs upp både till antalet och till summan. Vid styrgruppsmötena som hålls tillsammans med Trafikverket tas risk upp som en egen punkt och redovisas i punktform med en kort förklaring. Vid de månatliga statusrapporterna som projektledaren ansvarar för ska under rubriken *Kvalitet och Risker* redogöra för riskanalyser eller granskningar samt händelser som påverkar kvaliteten.

3.4.4 Bedömning Veddestabron - Känslighetsanalys/konsekvensanalys

På projektnivå är vår bedömning att tillräckliga känslighetsanalyser/ konsekvensanalyser genomförs. Då exploateringsverksamheten, där Veddestabron ingår, bygger på flertalet osäkra antaganden, som vi också påtalat under föregående avsnitt, som innebär att budgetförutsättningarna snabbt kan förändras rekommenderar vi kommunstyrelsen att säkerställa att tillräckliga känslighets- och konsekvensanalyser fortsättningsvis genomförs för all exploateringsverksamhet.

3.5 Politikens delaktighet

3.5.1 Tunnelbanan

Beslut gällande huvudavtal, tilläggsavtal samt genomförandeavtal är politiskt antagna av kommunfullmäktige i Järfälla kommun. Inför kommande *beslut i kommunfullmäktige 2021-06-14* finns kommunstyrelseförvaltningens tjänsteskrivelse daterad 2021-05-03, förslag på nytt tilläggsavtal till Stockholmsförhandlingen daterat april 2021, Nulägesrapport 2019 nya tunnelbanan samt uppdrag till Förhandlingsperson att omförhandla 2013 års Stockholmsförhandling och Sverigeförhandling.

Vid beslut om tilläggsavtal samt genomförandeavtal vid kommunfullmäktige 2017-02-13 § 7 medföljer kommunstyrelseförvaltningens tjänsteskrivelse daterad 2016-12-21, förslag på tilläggsavtal till huvudavtal samt förslag på genomförandeavtal tunnelbana till Barkarby.

Vid kommunfullmäktiges beslut 2014-03-03 §7 om avtal för utbyggnad av tunnelbana samt ökad bostadsbebyggelse medföljde kommunstyrelseförvaltningens tjänsteskrivelse 2014-01-16 samt förslag på avtal av utbyggnad av tunnelbana och ökad bostadsbebyggelse.

3.5.2 Bedömning Tunnelbanan – Politikens delaktighet

Med utgångspunkt i ovanstående redogörelse över vilka underlag som medföljs respektive beslut i kommunfullmäktige är vår bedömning att beslutsunderlagen till kommande kommunfullmäktigesammanträde 2021-06-14 är tillräckliga, att beslutsunderlagen till kommunfullmäktigesammanträdet 2017-02-13 även borde ha inkluderats rapporten *Återrapportering av åtgärds- och optimeringsarbetet* som låg till grund för tilläggsavtalet och slutligen att det bland beslutsunderlagen till kommunfullmäktigebeslutet 2014-03-03 borde ha funnits omfattande risk- och

konsekvensanalyser gällande medfinansieringens påverkan på Järfälla kommuns ekonomi både på kort och lång sikt.

3.5.3 Veddestabron

Beslut om genomförandeavtal samt markavtal mellan Järfälla kommun och Trafikverket för utbyggnad av Mäljarbanan mellan Barkarby och Kallhäll godkänns av *kommunfullmäktige 2011-06-15 §89*¹². Till beslutet bifogas markavtal inklusive sju bilagor, förslag på genomförandeavtal samt tjänsteskrivelse daterad 2011-05-16. Genomförandeavtalet reglerar i huvudsak ägande, byggande, finansiering, drift och underhåll samt förnyelse av anläggningar. Markavtalet reglerar nyttjandet av mark under såväl byggandet samt framtida drift, tillträde samt ersättningsprincip för marköverföringar mellan parterna. I genomförandeavtalet framgår att kommunens medfinansiering uppgår till 275 mkr fördelat på åren 2012-2014.

2016-03-14 *beslutar kommunfullmäktige i §26* om tilläggsavtal till genomförandeavtal för Mäljarbanan avseende Veddestabron medföljer följande handlingar; Programhandling Veddestabron 2015-11-20, Åtgärdsvalsstudie för Barkarby station, slutrapport 2015-06-30, förslag till Tilläggsavtal till genomförandeavtal avseende Veddestabron samt kommunstyrelseförvaltningens tjänsteskrivelse 2016-02-10. I tjänsteskrivelsen redogörs för ekonomiska konsekvenser.

Investeringsbudget fastställs årligen av kommunfullmäktige och i investeringsbudgeten för 2016–2019 finns investeringen för Veddestabron med. Veddestabron finansieras delvis med exploateringsmedel. Kommunstyrelsen har även fattat beslut om maktöverlåtelse samt entreprenad kopplat till Veddestabron.

3.5.4 Bedömning Veddestabron – Politikens delaktighet

Vi konstaterar att det inte medföljer någon analys av ekonomiska konsekvenser vid beslutet i kommunfullmäktige daterat 2011-06-15 och vår bedömning är således att beslutsunderlagen inte var tillräckliga. Vår bedömning är dock att det till beslutet i kommunfullmäktige 2016-03-14 fanns tillräckliga beslutsunderlag.

3.6 Uppföljning och hantering av avvikelser

3.6.1 Tunnelbanan

Under hela avtalsperioden kommer arbetet att följas upp av styrelsen. Trafikverket har fått i uppdrag av staten att bistå med sekretariat. Parterna är enligt huvudavtalet överens om att staten ansvarar för uppföljning och årlig rapportering till regeringen av avtalets genomförande. Uppföljningen innefattar avtalet, eventuella ändringar och tilläggsavtal avseende såväl tunnelbanornas utbyggnad som ökat bostadsbyggande och ekonomi i projektet, finansiering, samhällsekonomisk nytta, samt trängselskattens utfall och effekter. Uppföljningen sker tertial- och årsvis baserat på av bland annat kommunerna

¹² Dnr Kst 2011/184

och Regionens redovisning. Årsrapport för 2020 färdigställdes i mars 2021. Då stora kostnadsökningar konstaterats föreslås nya arbetssätt i tilläggsavtalet 2021 i syfte att minska risken för ytterligare kostnadsökningar. Parterna överenskommer bland annat att konsekvensbeskrivningar av tillkommande, potentiellt kostnadshöjande förutsättningar/krav/risker/problem ska tas fram så snart de uppdragas. Dessutom föreslås att ett kvalitativt riskhanteringsarbete ska implementeras där risker kontinuerligt redovisas för styrelse och parter och där parterna tar gemensamt ansvar för att minimera och hantera riskerna. Detta ska inte anses medföra en förpliktelse för part att finansiera eller på annat sätt bidra till realiseringen av projekten utöver vad som följer av huvudavtalet jämte detta tilläggsavtal. Skulle ytterligare kostnadsökningar tillkomma kan parterna enligt föreslaget tilläggsavtal 2021 överväga att helt eller delvis avbryta genomförande i den utsträckning som krävs för att innehålla avtalade finansieringsramar, alternativt förhandla fram nya lösningar och ett förändrat genomförande inom avtalade ramar. I sista hand kan förhandling om tillskjutande av ytterligare finansiering upptas.

Två gånger sedan huvudavtalet tecknades har tilläggsavtal antagits som båda gångerna inneburit ökade kostnader. Första tilläggsavtalet är beslutat i kommunfullmäktige 2017-02-13 §7 och då uppgick kostnadsökningen för Järfällas del till 86 mkr vilket inrymdes inom ramen för beslutat kostnadsansvar som fanns med vid huvudavtalets tecknande. De senare är på väg upp för beslut 2021-06-14 och medför ökade kostnader om ca 400 mkr för Järfällas del. Med anledning av underskottet är åtgärder vidtagna i senaste tilläggsavtalet vilket begränsar möjligheten att ta ut eventuella kommande kostnadsökningar av parterna samtidigt som att arbetet med riskhantering stärks.

3.6.2 Bedömning Tunnelbanan- Uppföljning och hantering av avvikelser

Vår bedömning är att det är tydligt reglerat vilka uppföljningar som ska genomföras och vilka parametrar som uppföljningarna ska omfatta. Vi anser att de åtgärder som införts i senaste tilläggsavtalet minskar risken att ytterligare kostnadsökningar uppstår.

Samtliga uppföljningar som Regionen genomför i enlighet med avtalen det vill säga tertial samt årsrapporter finns tillgängliga även om de inte är föremål för politisk behandling i Järfälla kommun. De genomlysningar som genomförts 2016 och 2019 vilka resulterat i tilläggsavtal har funnits med som underlag inför beslut i Järfälla kommuns kommunfullmäktige. Därutöver finns protokoll från styrelsemöten gällande Stockholmsöverenskommelsen tillgängliga på Trafikverkets hemsida. Vi anser att denna transparens är bra och medför att den som vill följa projektet lite mer noggrant också på ett enkelt sätt kan göra det.

3.6.3 Veddestabron

Projekt Barkarbystaden är idag indelad i 12 (del)projekt med respektive huvudprojektledare. För respektive delprojekt tas Statusrapporter enligt fastställd mall fram månatligen med något få undantag. Ansvarig är projektledaren. Mallarna innehåller rubriker som Måluppfyllnad, Framdrift och Tagna beslut. Vidare ska under rubriken Byggherrar, entreprenörer och övriga intressenter eventuella avvikelser noteras.

Järfälla kommun

Granskning av investeringar i Järfälla kommun-Veddestabron samt tunnelbanan

2021-09-01

Genomförda aktiviteter som projektrevisioner, riskanalyser eller granskning samt händelser med påverkan på kvalitetsrelaterade frågor skall enligt mallen noteras under rubriken Kvalitet och Risker. Vidare innehåller mallen rubriker som Bemanning, Tidplan, Ekonomi samt Planerade åtgärder och vägval. Dessutom skall åtgärder el beslut som inte är inom projektledarens mandat lyftas för vidare hantering. Mallarna innehåller också rubriken Corona-logg där händelser/beslut som är fattade och som påverkat projektet på grund av Covid-19 ska noteras. Statusrapporterna behandlas endast inom förvaltningsorganisationen.

Enligt tilläggsavtalet skall parterna inrätta en gemensam styrgrupp som ska säkerställa att Veddestabron genomförs enligt träffat avtal, inom överenskommen tid, kostnad och innehåll. Styrgruppen ska enligt tilläggsavtalet bestå av två personer vardera från Trafikverket och Järfälla kommun. I styrgruppen beslutas om hantering av större avvikelser i tidplan, budget, större ändrings- och tilläggsarbeten. Protokoll upprättas men stannar på förvaltningsnivå.

Slutligen så genomförs en tertiälavstämning för Projekt Barkabystaden som presenteras för Barkabystadens ledningsgrupp. Här lyfts vad som hänt sedan sist, planerade aktiviteter, beslutspunkter, avstämning tidplan, förändrad organisation/bemanning samt ekonomi. Under ekonomipunkten ska total projektbudget redovisas samt vid behov beskrivning av korrigerande åtgärder. Avslutningsvis följs Projektrisker upp. Om det är möjligt sätts även en riskpeng på respektive risk.

Kommunens samtliga delprojekt följs upp delges kommunstyrelsen på aggregerad nivå tertiälvis inom ramen för redovisning av exploaterings- och investeringsprojekt. Huvudprojektledaren har beslutsmandat inom projektets omfattning samt inom tidplanens "baseline". Åtgärder som medför en förändring utöver detta kräver enligt företrädare för verksamheten beslut av projektchef, projektets ledningsgrupp eller högre instans beroende på hur omfattande förändringen är.

3.6.4 Bedömning Veddestabron – Uppföljning och hantering av avvikelser

Vår bedömning är att det på projektnivå är tydligt reglerat vilka uppföljningar som ska genomföras och vilka parametrar som uppföljningarna ska omfatta då det finns mallar framtagna. Det är också tydligt att åtgärder måste vidtas vid avvikelser. Kommunens samtliga delprojekt följs upp delges kommunstyrelsen på aggregerad nivå tertiälvis inom ramen för redovisning av exploaterings- och investeringsprojekt. Vår bedömning är att även för detta finns en tydlig struktur.

4 Slutsats och rekommendationer

Vår sammanfattande bedömning utifrån granskningens syfte är att investeringarna avseende Veddestabron samt utbyggnaden av tunnelbanan delvis föregåtts av ändamålsenliga beslutsunderlag och att riskanalysen till vissa delar varit tillräcklig.

Utifrån vår bedömning och slutsats rekommenderar vi kommunstyrelsen/nämnden att:

- säkerställa att tillräckliga risk- och känslighet/konsekvensanalyser fortsättningsvis genomförs för all exploateringsverksamhet.
- säkerställa att tillräcklig beredning alltid genomförs innan ärenden tas upp för beslut.

Datum som ovan

KPMG AB



Eva Henriksson
Kommunal revisor

Mikael Lind
Certifierad kommunal revisor

Detta dokument har upprättats enbart för i dokumentet angiven uppdragsgivare och är baserat på det särskilda uppdrag som är avtalat mellan KPMG AB och uppdragsgivaren. KPMG AB tar inte ansvar för om andra än uppdragsgivaren använder dokumentet och informationen i dokumentet. Informationen i dokumentet kan bara garanteras vara aktuell vid tidpunkten för publicerandet av detta dokument. Huruvida detta dokument ska anses vara allmän handling hos mottagaren regleras i offentlighets- och sekretesslagen samt i tryckfrihetsförordningen.