



LÄGESRAPPORT

KVARTAL 2 & 3, 2015

Kvarnholmsförbindelsen etapp I

Datum	2015-11-25
Författare	Yussuf Hassen
Diarienummer	KFKS 2014/836-042

Sammanfattning

Projektstatus:		Orsak:	Åtgärder:
Kostnad		En justerad budget redovisas då bland annat kostnaderna har indexuppräknats från september 2010 till december 2015.	En indexuppräkning om 3 % har gjorts. Intensiva förhandlingar pågår med entreprenören rörande några enstaka ÄTA.
Tid		Upphandling av installationer och säkerhetssystem har dragit ut på tiden på grund av bristfälliga handlingar men också svårigheter att specificera gränssnitt mot Trafik Stockholm. Tillsammans med Entreprenörens förseningar innebär att tidpunkten för ett öppnande av Kvarnholmsförbindelsen förskjuts nu från februari till 6 juni 2015 .	Projektet lyfter ur installationer och säkerhetssystem från Implenias entreprenad och utför det i en sidentreprenad med annan leverantör. Installationsarbetena påbörjas 1 februari 2016 .
Resurser		Tidsförlängningen slår ut direkt på kostnaderna för projektledningen.	Det pågår intensiva förhandlingar med entreprenören för att hantera kostnadsökningen.
Kvalitet		Projektledningen observerar kvalitetsbrister i Entreprenörens arbete och en dålig förståelse för egenkontroll och behov av kravuppfyllnad.	Projektledningen arbetar tillsammans med besiktningsorganisationen för att säkerställa en god produkt.
Arbetsmiljö		Under perioden har projektet haft ett allvarligt tillbud som lyckligtvis passerade utan allvarliga personskador.	Det pågår fortsatta diskussioner med Impenia om att förbättra arbetsmiljön. Projektledningen har ökat sin aktivitet och närvaro för att följa upp överenskomna förbättringar.

GRÖN=OK

GUL=Varning

RÖD=Kritisk

Innehållsförteckning

1	Inledning.....	4
1.1	Trafik Stockholm	4
2	Projektläge.....	5
2.1	Vad har hänt under senaste kvartalen?	5
2.1.1	Projektering	5
2.1.2	Produktion	5
2.2	Vad planeras ske kommande kvartal?.....	11
2.2.1	Projektering	11
2.2.2	Produktion	11
3	Omfattning.....	11
4	Kommunikation.....	12
5	Risker	12
6	Tidsplan	13
7	Ekonomi	14
7.1	Allmänt.....	14
7.1.1	Avstämning mot tidigare ekonomisk redovisning.....	14
7.2	Indexuppräknig.....	14
7.3	Kostnader i entreprenaden	15
7.4	Utökning av projektet.....	15
7.5	Effekter/Intäkter	15
8	Miljö och arbetsmiljö	17

I Inledning

I.1 Trafik Stockholm

Trafikverket och Stockholm Stad samverkar inom ramen för en regional operativ plattform för trafikfrågor, benämnd Trafik Stockholm. Övriga berörda kommuner, i första hand Nacka, Solna och Huddinge kommuner och i andra hand övriga kommuner i Stockholms län, ges tillfälle att ingå som part eller aktivt samverka i Trafik Stockholm. Ett samverkansavtal har slutits mellan Nacka kommun och Trafikverket om att ansluta Kvarnholmsförbindelsen till Trafik Stockholm för övervakning, ökad säkerhet, effektiv trafikledning, störningshantering och eventuellt drift- och larmhantering.

Trafik Stockholm är en av Trafikverkets fyra vägtrafikledningscentraler som dygnet runt, året om övervakar och leder trafiken på det statliga vägnätet i Stockholm, Mälardalen och på Gotland samt prioriterade kommunala gator i Stockholm. Syftet med verksamheten på Trafik Stockholm är att få en säkrare och effektivare framkomlighet på våra vägar samt minskad miljöpåverkan. Via olika kanaler får vägtrafikledningscentralen information om exempelvis stillastående bilar, kö, olyckor och föremål på vägbanan. Initialt gör trafikledaren en analys av situationen innan beslut om åtgärd tas. En mängd tekniska system hjälper vägtrafikledningscentralen att övervaka trafiken. Med systemens hjälp kan trafikledaren även styra trafiken genom att till exempel sänka hastigheten, stänga av körfält eller informera om hinder på vägen via trafikinformationstavlor.

Projektet har tagit fram en brandskyddsbeskrivning som beskriver säkerhetskonceptet för anläggningen. Syftet med brandskyddsbeskrivningen är att beskriva hur personsäkerheten i driftskedet ska tillgodoses i Ryssbergstunneln. Med personsäkerhet avses säkerhet för vägtrafikanter, drift- och underhållspersonal samt räddningstjänst.

Ryssbergstunneln är ca 310 meter lång och faller därmed utanför ramen för de nationella vägtunnelreglerna, BFS 2007:11. Trots detta har en anpassning i väsentliga delar skett till den nivå som Boverket föreskriver. En riskanalys har genomförts för att konstatera tider för utrymning vid några olika scenarier. Resultat från beräkningar visar att det är högst troligt att utrymning kommer att kunna ske i de allra flesta fall utan att kritiska förhållanden uppstår för de utrymmande personerna.

Det är väsentligt att en eventuell utrymning påbörjas så snabbt som möjligt. De säkerhetssystem som installeras i tunneln ska alltså i första hand stödja snabb detektering av brand och en säker utrymning av tunneln.

Utifrån brandskyddsbeskrivningen har tekniska systembeskrivningen som ingick i kontraktet kompletterats och lyfts nu ut till en separat entreprenad utanför det gällande kontraktet med Implenia. Projektet har nyligen slutfört upphandling av

installationsarbeten inkluderande säkerhetssystem och kommer att utföras efter årsskiftet.

Den uppskattade kostnaden för övervakningen är cirka 180 000 kronor per år. I det ingår förvaltningskostnader, licenser samt drift- och trafikledning. Investeringskostnaderna för de interna tekniska system som belastar Kvarnholmsförbindelsen har beräknats uppgå till cirka 650 000 kronor. De tillkommande kostnaderna i entreprenadkontraktet för det aktuella säkerhetskonceptet uppgår till 8 000 000 kronor.

2 Projektläge

2.1 Vad har hänt under senaste kvartalen?

2.1.1 Projektering

Följande projekteringsarbeten har avslutats sedan senaste lägesrapporten:

- Projektering av tunnelpåslag

Handlingar för betongreparation av vägporten under 222 har granskats och godkänts av Trafikverket och gäller för pågående reparationsarbeten.

2.1.2 Produktion

Etableringsytan för montage av Svindersviksbron har återställts (bild 1) och återlämnats till Kvarnholmen Utveckling AB (KUAB) för att sanera mark och berg från föroreningar och sedan bygga ut Kvarnholmsvägen fram till bron.



Bild 1. Monteringsytan som är övertagen av KUAB.

De temporära konstruktionerna som förstärkte bron vid lansering har demonterats och målningsarbeten på bron färdigställda. I samband med demontage har projektet haft ett allvarligt tillbud. Läs mer under [kapitel 8 Miljö och arbetsmiljö](#). Gjutningar av betongfarbanan är färdigställda (bild 2).



Bild 2. Brofarbanan med kantbalkar på första delen vid Kvarnholmen.

Bilden nedan visar återställningsarbeten på västra sidan om bron landfäste upp mot betongtunneln som senare kläs med gabionmurar. (bild 3).



Bild 3

I enlighet med detaljplanen så har särskild omsorg lagts vid val av teknisk lösning och utformning av de naturmarksytor som skall återställas/efterbehandlas efter ingreppen i naturmiljön. Bilden visar återställning ovan betongtunneln i norra förskärningen (bild 4).



Bild 4

Avtäckning av vegetation samt jordschakt och gjutning av stödmurar har utförts för GC-vägen till Vikdalen (bild 5).



Bild 5. Vy från bron mot GC-vägen till Vikdalsvägen med formsättningen för stödmurarna mitt i bilden.

Arbeten med landfästen för gång- och cykelbron (träbron) har påbörjats samtidigt som Implenia fortsätter att arbeta med att ta fram driftinstruktion för den lyftbara träbron (bild 6).



Bild 6. Vy mot Vikdalsvägen, bultarna i berget visar läget för träbrons pelare, det är brant och svårt.

Inklädning av tunneln för vatten- och frostsäkring är klar inklusive anslutningar mot inslagsvalven på båda sidor. I tunneln pågår nu markarbeten med rörläggning för VA och El (bild 7) samt uppbyggnad av väggkroppen.



Bild 7. Markarbeten för elkanalisation i tunneln

I södra förskärningen pågår gjutning för inlagsvalv och portal (bild 8).



Bild 8. Förberedelser för sista gjutningen av portal för södra förskärningen som kläs med gabionmur.

Mark- och VA-arbeten pågår runt vägporten under 222 ner mot södra förskärningen (bild 9).



Bild 9. Kanalisering för el på västra sidan och iordningsställande av slänt på östra sidan efter rörläggning för VA.

Planteringsarbeten är utförda i slänterna mot Griffelvägen, men kvalitetsavvikelser innebär att arbetet med stor sannolikhet behöver göras om.

Trafikverket håller på att slutföra byte av tätskikt och reparation av bron (ramben) på väg 222 över blivande Kvarnholmsvägen och montage av bullerplank (bild 10). Bullersituationen i området kring skolan kommer inte att försämrats jämfört med hur det är idag.



Bild 10. Ny bullerskärm i direkt anslutning till Värmdöleden vid skol- och idrottsområdet.

Målningen av planket för snörasskydd vid Istältet genomfördes i början av hösten 2015 (Bild 11).



Bild 11. Snörasskydd målat med samma färg som Istältet.

2.2 Vad planeras ske kommande kvartal?

2.2.1 Projektering

- Projektering av gång- och cykelbron.
- Framtagande av bygghandlingar för anslutning till Trafik Stockholm.

Dessa två arbeten utgör de sista projekteringsarbeten i projektet.

2.2.2 Produktion

Bilfinger har från den 1 juli 2015 övertagits av Implenia.

- Gjutning av kantbalkar på bron
- Tätisolering av brobanan.
- Montage av övergångskonstruktion för tillåta temperaturrörelser i farbanan.
- Montage av vägräcken, belysningsstolpar m.m.
- Färdigställande av Svindersviksbron
- Gjutning av de sista delarna för betongtunneln.
- Återställning av naturmarken ovan betongtunneln.
- Återställning av transportstigen.
- Gjutning av stödmurar för gång- och cykelvägen mot Vikdalen.
- Gjutning av landfästen och stöd för träbro för gång- och cykelvägen.
- Vägbyggnad i tunneln och Kvarnholmsvägen fram till Griffelvägen.
- Montage av barriärelement.
- Färdigställande av vägporten under 222 inklusive granitbeklädning av betongmurar på båda sidor om Griffelvägen.
- Färdigställande av vatten- och frostisolering.
- Installationsarbetena påbörjas.

3 Omfattning

Följande arbeten utgör utökning av projektet:

- Trafiksäkerhetshöjande åtgärder längs Rosenbergsvägen
- Byggnation av gångbana längs Vikdalsvägen förutom gångbana översyn av dagvatten och ny belysning (åtgärderna finansieras till 50% via bidrag från Trafikverket rörande trafiksäkerhetshöjande åtgärder)
- Förläggning av högspänningskablar fram till projektets teknikhus
- Plank som skydd för nedrasande snö från Istältet
- Utökad mätning av grundvatten
- Underlag för projektering av trafik- och effektbelysning på bron.
- Omprojektering av gång- och cykelbron
- Gångväg genom skogen
- Korsning Griffelvägen och Vikdalsvägen
- Brandskyddsbeskrivning
- Nytt teknikhus
- HSP till Kvarnholmen via Kvarnholmsförbindelsen
- Separat hantering av dagvatten i tunneln

- Reparation av vägport
- Ny gestaltning av tunnelportaler
- Nytt säkerhetssystem för tunneln
- Nya val av belysning för energieffektivitet
- Busshållplats för 402 på Vikdalsvägen.

4 Kommunikation

Informationsbrev skickas ut månadsvis till de berörda i närområdet. Det senaste brevet innefattade information om det i inledningen nämnda tillbudet samt pågående arbeten.

Som informationsmaterial har en film om tillverkning, transport och montering av bron tagits fram. En separat filmatisering av broanseringen finns dessutom att beskåda på www.youtube.com (Kvarnholmsförbindelsen).

5 Risker

Risker som visades i tidigare kvartalsrapport:

- Skada på vattenledning i Svindersviken på grund av nedfallande material vid lansering.

Status: I och med demontering av de temporära konstruktionerna på bron har den största risken att skada vattenledningen från nedfallande tunga material utgått och denna risk har skrivits av från projektets risklista.

Ny riskhändelse:

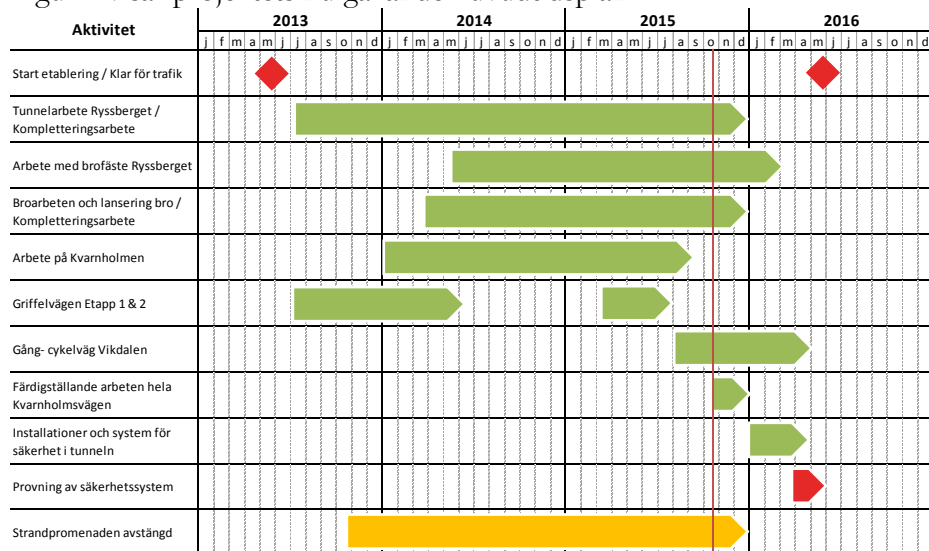
- I samband med montage av rör i borrhål för dagvattenledning till Svindersviken har röret deformerats.

Åtgärd: Röret kommer att schaktas fram undervatten med hydraulisk spräckning. Risk för nedfallande sten på vattenledning hanteras genom att skyddsplank installeras på botten mellan schakt och vattenledning.

6 Tidsplan

- Vid projekteringen av Svindersviksbron identifierades tidigt brister avseende reglerade krav på säkerhet som komplicerade både utformning, tillverkning och lansering av bron. Tankearbetet försenade starten för tillverkningen av stålbron. Kommunen och Implenia har olika syn på vilken part som ska bära de ekonomiska och tidsmässiga konsekvenserna.
- Som ett led att få bättre kontroll på ekonomin har projektledningen valt att bryta ur installationer och montage av gabionmurar i sidoentreprenader. För att skapa ett tydligt gränssnitt i överlämningen mellan Implenia och sidoentreprenaderna försenas projektet med en månad.
- Säkerhetskonceptet som är valt under projektets gång behöver en månads provning tillsammans med Trafik Stockholm för att godkännas för öppning.
- Det ingår i Kvarnholmen Utveckling AB:s (KUAB) ansvar att anlägga väganslutningen från Kvarnholmen till Svindersviksbron (brofästet på Kvarnholmen). Vägområdet användes tidigare av Implenia som monteringsyta för stålbron och överlämnades till KUAB i slutet av juli 2015. Vägområdet ingår i planområdet "Södra Kvarnholmen" och ingår i KUAB:s omfattande berg- och marksaneringsarbeten som beräknas pågå till tidigast i slutet av 2016. Väganslutningen med ett körfält beräknar man att öppna i mitten av april 2016 och det andra körfältet tidigast i slutet av 2016.
- En ny busshållplats på Vikdalsvägen vid Nacka Forum för bussar från Kvarnholmen beräknas färdigställas i slutet av maj 2016.
- Entreprenören Implenia har svårt att klara tider och Nacka kommuns krav på planering och tidshållning i projektet måste fullföljas för att nå ett ordnat färdigställande.
- Ovanstående aktiviteter gör att öppningen av Kvarnholmsförbindelsen nu planeras till nationaldagen den 6 juni 2016.

Figur 1 visar projektets nu gällande huvudtidsplan.



7 Ekonomi

Budgeten för Kvarnholmsförbindelsen är i kostnadsnivå september 2010 **353 mnkr** (etapp 1 310 mnkr och etapp 2 43 mnkr).

7.1 Allmänt

Med anledning av osäkerheter när det gäller färdigställandet av anslutningsväg på Kvarnholmen på grund av den försenade detaljplanen för "Södra Kvarnholmen" och de nyss påbörjade mark- och bergsaneringsarbeten m.m. har projektledningen valt att fokusera på ekonomi och kvalitet på bekostnad av färdigställandetiden i projektet. En etablerad modell vid genomförande av projekt är att betrakta kvalitet, tid och ekonomi som tre motstående intressen. Ett projekt kan inte förbättra någon av parametrarna kvalitet, tid eller ekonomi utan att det får konsekvenser för de övriga.

Trafikverket har indexuppräknat kostnaden för etapp 2 av Kvarnholmsförbindelsen (Trafikplats Kvarnholmen) med 3 % per år. Det innebär att projektets kostnad för etapp 2 har justerats från 43 mnkr (prisnivå 2009) till 49 mnkr (prisnivå juni 2013). Detta är också redovisat i gällande Länsplan för regional trafikinfrastrukturinvesteringsplan.

7.1.1 Avstämning mot tidigare ekonomisk redovisning

Föreliggande ekonomisk redovisning har bearbetats alltefter projektet närmat sig sitt slut. Nedlagda kostnader före byggstart, Entreprenadkontrakt med Implenia och Byggherrekostnader är samma som i tidigare redovisning för kvartal 4 2014 och kvartal 1 2015.

Projektbearbetning, Utökning av projektet och Förändring redovisas nu under:

1. Entreprenadkontraktets ÅTA för de kostnader som utförs av Implenia till följd av ändringar i handlingar, fel i handlingar och ändrade förutsättningar för antagna förhållanden.
2. Utökning av projektet för de kostnader som är initierade av Nacka kommun och som utförs i nya kontrakt av andra entreprenörer än Implenia.

Den ekonomiska reserven som tidigare redovisats har nu utgått då projektet är så långt framskridet att prognosen bedöms som tillförlitlig.

7.2 Indexuppräkning

Projektledningen har efter samråd med relevanta interna som externa aktörer funnit det lämpligt att använda sig av samma index om 3 % per år för Kvarnholmsförbindelsen etapp 1. Med indexuppräkning om 3 % per år justeras därför kostnaden för etapp 1 till cirka 355,5 mnkr (prisnivå december 2015) och etapp 2 till cirka 53 mnkr (prisnivå december 2015) vilket innebär att projektets budgetram (för de två etapperna) justeras till 408,5 mnkr.

7.3 Kostnader i entreprenaden

Projektledningen har beställt ÄTA arbete inom ramen för kontraktet med Implenia till följd av utökningar eller ändringar från Nacka kommun om 10 mnkr, fel i projekterade handlingar för 5 mnkr och för oförutsedda ändringar av förhållanden i projektet t.ex. geologi för cirka 2 mnkr.

Förändringar och fel i handlingar samt en ny genomarbetad gestaltning har ökat projekteringskostnaderna med drygt 6 mnkr och i prognosen finns numera kostnader för relationshandlingar.

Implenias kontraktssumma minskar med 8 mnkr genom avbeställning av arbeten med installationer som flyttas över till annan leverantör i ett nytt kontrakt som också innehåller arbeten med säkerhet i tunneln.

Tidsförlängningen i projektet slår direkt på projektledningens kostnader som ökar med 6 mnkr. I förhandlingar med Implenia är färdigställandetid enligt kontrakt 2015-08-29 och vite kan begäras för försening fram till den faktiska tidpunkten för färdigställande. Hänsyn ska då tas till den tidsförlängning Implenia kan visa att de har entreprenadjuridisk rätt till.

7.4 Utökning av projektet

Nacka kommun har beställt utökning av projektomfattningen genom att dels vidta olika kompletterande åtgärder utanför kontraktområdet samt dels ansluta Ryssbergstunneln till Trafik Stockholm. Kommunen har anlitat en ny leverantör för installationer i ett kontrakt innehållande ett uppdaterat säkerhetskoncept och inkopplingen till Trafik Stockholm med en kontraktssumma om 17 mnkr.

En del av den nya gestaltningen utgörs av gabionmurar. Det arbetet görs i ett eget kontrakt på 3 mnkr.

7.5 Effekter/Intäkter

KUAB har via avtal förbundit sig att stå för delar av kostnaden för Kvarnholmsförbindelsen i relation till mängden byggrätter fastighetsägarna får i planläggningen av Kvarnholmen. Förutsatt att utbyggnaden på Kvarnholmen sker enligt nu gällande prognos (totalt en utökning med ytterligare cirka 400 lägenheter) kommer ytterligare cirka 34 mnkr att tillfalla Kvarnholmsförbindelsen, vilket gör att KUAB:s totala bidrag blir cirka 199 mnkr.

Trafikverket har givit bidrag för trafiksäkerhetshöjande åtgärder i samband med utbyggnad av gångbana på Vikdalsvägen. Nacka kommun och Trafikverket samfinansierar underhållsarbetet för bron på väg 222 över blivande Kvarnholmsvägen vid Nacka gymnasium då en del arbeten är på grund av den gamla bron för Griffelvägen. Kostnaden redovisas under utökning av projektet och belastar därmed kostnadsprognosen medan Trafikverkets bidrag och medfinansiering redovisas under effekter.

WBS-ID	WBS-beskrivning	Ursprunglig budget	Gällande budget	Prognos	Utfall totalt	Utfall % av prognos
	Kvarnholmsförbindelsen (Etapp 1 & 2)	353 104 424	408 473 494	428 635 238	286 004 091	67%
0	Index		45 369 070		-	
1	Byggherre	16 600 000	16 600 000	37 556 492	31 859 948	85%
1.1	Projekt- och byggledning	13 600 000	13 600 000	19 956 492	16 880 006	85%
1.2	Tekniskt stöd	-	-	3 500 000	2 965 110	85%
1.3	Intern tid	3 000 000	3 000 000	4 500 000	3 858 281	86%
1.4	Projektering	-	-	8 600 000	6 688 943	78%
1.5	Övrigt	-	-	1 000 000	1 467 608	147%
2	Kontrakt - entreprenad Bilfinger	253 504 424	253 504 424	262 576 053	194 619 679	74%
2.1	Kontrakt	253 504 424	253 504 424	236 325 242	184 229 960	78%
2.2	ÄTA	-	-	26 250 811	10 389 719	40%
3	Utökning av projektet	-	-	32 136 442	15 381 850	48%
3.1	Rosenbergsvägen	-	-	1 319 874	1 319 874	100%
3.2	Gångbana på Vikdalsvägen	-	-	2 640 568	2 640 568	100%
3.3	Busshållplats på Vikdalsvägen	-	-	1 500 000	-	0%
3.4	Säkerhetssystem och installationer	-	-	16 676 000	7 088 900	43%
3.5	Gabionmurar	-	-	3 000 000	-	0%
3.6	Reparation av Vägport 222	-	-	7 000 000	4 332 507	62%
4	Nedlagda kostnader vid kontraktstart	40 000 000	40 000 000	43 366 251	43 366 251	100%
5	Etapp 2	43 000 000	53 000 000	53 000 000	776 364	1%
5.1	Trafikplats	43 000 000	53 000 000	53 000 000	776 364	1%

Tabell 1. Sammanställning för prognos kostnader (prisnivå december 2015)

WBS-ID	WBS-beskrivning	Ursprunglig budget	Gällande budget	Prognos	Utfall totalt	Utfall % av prognos
6	Effekter	165 000 000	168 676 464	205 000 000	106 319 988	52%
6.1	KUAB	165 000 000	165 000 000	199 000 000	102 600 790	52%
6.2	Trafikverket	-	3 676 464	6 000 000	3 719 198	62%

Tabell 2. Sammanställning på prognos effekter/intäkter (prisnivå december 2015)

	Ursprunglig budget	Gällande budget	Prognos
Kvarnholmsförbindelsen (Etapp 1 & 2)	353 104 424	408 473 494	428 635 238
Effekter/intäkter	165 000 000	168 676 464	205 000 000
NETTO	188 104 424	239 797 030	223 635 238

Tabell 3. Prognos på kommunens nettouppgift (prisnivå december 2015)

Kommunens prognostiserade nettouppgift blir 223,6 mnkr (prisnivå december 2015), (Tabell 3). Enligt nu gällande prognos ligger projektet nära budget och med hänsyn till den gynnsamma prognosen för intäkterna från Kvarnholms detalplaner är kommunens nettouppgift för Kvarnholmsförbindelsen lägre än beräknat.

8 Miljö och arbetsmiljö

Lördagen den 12 september vid kl. 10:00 tiden inträffade ett allvarligt tillbud på arbetsplatsen som kunde slutat med svåra konsekvenser. Kranarmen på en mobilkran som skulle lyfta en järnbalk knäcktes på mitten och föll sedan ner mot Svindersviksbron (bild 12). Ingen person kom till skada. Implenia upprättade en anmälan av arbetsplatsolycka till Arbetsmiljöverket och en polisanmälan. Polisutredningen lades senare ner. Projektledningen engagerade direkt sin sakkunnig att bedöma skadorna (bild 13) och reparationsåtgärderna. Bron fick endast mindre skador och kunde repareras inom två veckor. Tillbudet/Åtgärderna har ingen bäring på tidplanen.



Bild 12. Den böjda lyftbommen på mobilkranen.



Bild 13. Den demonterade delen av tillfällig konstruktion som lyckligtvis landade i brolådan.

Skyddsronder genomförs regelbundet på arbetsplatsen. Projektledningen har observerat ett ökande antal arbetsmiljörisker under de senaste månaderna och har lyft frågan vid skyddsronder och byggmöten. Implenia förväntas vidta de erforderliga åtgärderna för att förbättra arbetsmiljön.



Bild 14. Exempel på dåliga tillträdesleder.

Öppenhet och mångfald

*Vi har förtroende och respekt för människors kunskap
och egna förmåga - samt för deras vilja att ta ansvar*

