FUT 2019-1001

Region Stockholm

Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Månadsrapport

Februari 2020

Innehållsförteckning

1 Inledning 3
1.1 Väsentliga händelser 4

2 Ekonomi 5
2.1 Resultat 5
2.2 Åtgärdsprogram för ett resultat i balans 7
2.3 Investeringar 7

3 Personal och utbildning 9
3.1 Personal 10

4 Risker och möjligheter 11

5 Ledningens åtgärder 12

1 Inledning

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

Överenskommelsen innebär att tunnelbanan byggs ut till Arenastaden, Barkarby samt Nacka och Söderort. Utbyggnaden till Nacka och Söderort kopplas samman med Hagsätralinjen, vilket skapar ökad kapacitet för den befintliga tunnelbanan genom centrala Stockholm. Dessutom ska depå- och fordonskapaciteten utökas. Våren 2017 träffade Region Stockholm och Solna kommun ett avtal om ytterligare en station, Södra Hagalund. Stationen ingår som en del i Sverigeförhandlingen. Utbyggnaden innebär att elva nya stationer tillkommer i systemet och det ger en ökad tillgänglighet för boende och verksamma inom Stockholmsregionen. I ett separat avtal mellan regionen och Järfälla kommun regleras den finansiering som Järfälla kommun står för avseende uppgång och biljetthall Veddesta vid Barkarby stations tunnelbanestation.

Stockholmsförhandingen som beslutades 2014 ligger i linje med visionerna i den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS samt det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län. I dessa visioner ges strategier för hur regionen ska klara en stark befolkningsökning och samtidigt minska klimatpåverkan. Utbyggnaden av tunnelbanan är en viktig del av regionens vision om att Stockholmsregionen ska ha världens bästa kollektivtrafik.

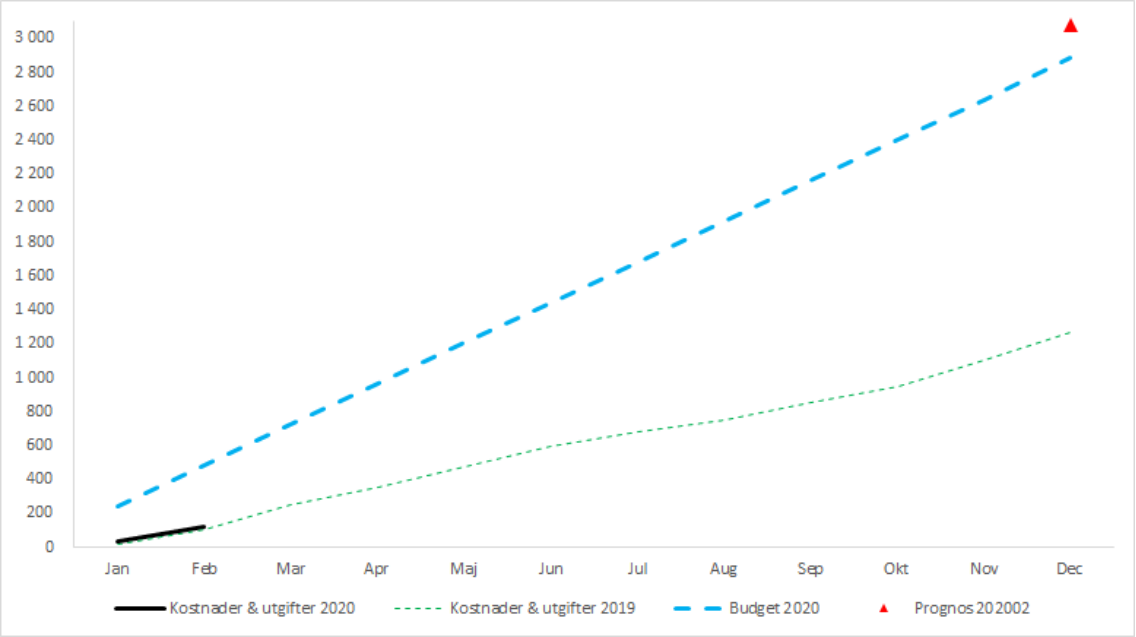
Den 21 april 2017 undertecknades avtal om storstadsåtgärder inom ramen för Sverigeförhandlingen. Överenskommelsen omfattar två satsningar på tunnelbanan; dels den ovan nämnda nya stationen Södra Hagalund, dels tunnelbana mellan Fridhemsplan och Älvsjö, med sex stationer. Den 22 oktober beslutade trafiknämnden om att tidigarelägga planeringen av ny tunnelbana Fridhemsplan-Älvsjö, TN 2019-1098.

Förvaltningen går nu från ett projekteringsläge till ett byggskede. Det innebär att behovet av kompetens delvis förändras men främst behövs betydligt fler medarbetare. Förvaltningen arbetar aktivt med att samutnyttja resurser och processer som redan finns inom Region Stockholm och har ett stort fokus på samverkan.

Det samlade utfallet för totala investeringar och kostnader för perioden januari-februari 2020 uppgår till 124 miljoner kronor (varav 18 miljoner kronor inom verksamhetens kostnader). Budgeten för helåret är 2 883 miljoner kronor (varav 133 miljoner kronor i kostnader). Prognosen för helåret uppgår till 3 014 miljoner kronor (varav 133 miljoner kronor i kostnader). Utöver verksamhetens kostnader har förvaltningen per februari, räntekostnader om 2 miljoner kronor hänförligt till ränta på koncerninterna lån. Förvaltningen erhåller ett anslag från Region Stockholm om 10 miljoner kronor för helåret som ska täcka de interna räntekostnaderna.

Nedan visas ackumulerat utfall jämfört med prognos och budget samt utfall föregående år. Diagrammet visar både kostnader som belastar resultaträkningen och utgifter som aktiveras i balansräkningen. Förvaltningen har som princip att inte reservera för investeringsutgifter vilket gör att investeringsutfallet blir lägre i januari och högre i

december i och med att reskontran håller öppet längre vid årsbokslut. Investeringsutfallet blir därför lågt i januari och högt i december i och med att reskontran håller öppet längre vid årsbokslut.



1.1 Väsentliga händelser

Förvaltningens arbete har under inledningen av året varit inriktad på att se över våra arbetssätt avseende styrning och kontroll på våra risker, tidplaner, våra nyckeltal samt våra prognoser på slutkostnader. Nu pågår implementering av dessa nya arbetssätt.

Från 1 april 2020 har förvaltningen en nyinrättad juridisk enhet. Förvaltningen behöver samordna juridiskt stöd i frågor som rör upphandling, avtal och entreprenadjuridik.

För samtliga projekt pågår förberedelser för upphandling av spårtunnlar, färdigställande av stationer inklusive installationer samt övriga entreprenader.

Järnvägsplanen för tunnelbana till Arenastaden skickades in för fastställelse i augusti 2019. Under fastställelsetiden pågår fortsatt samverkan med Trafikverket kring korsningspunkter med Trafikverkets anläggningar och genomförandeavtal för respektive korsningspunkt kommer att tas fram. De särskilda genomförandeavtalen är nu klara. Genomförandeavtalen behöver vara klara innan planen fastställs.

I januari 2020 tilldelades resterande arbetstunnelkontrakt, ett för Nacka och Söderort och ett för tunnelbana till Arenastaden.

För projekt Barkarby är arbetstunneln i Veddesta klar. Planering för tilldelning av Järfällatunneln pågår.

Under hösten 2019 genomfördes en översyn av kostnad och tid för utbyggnads-

projekten. De nya bedömningarna visar ett överskridande av kostnadsramen för utbyggnaden av tunnelbanan med drygt 9 miljarder kronor (prisnivå januari 2016). Huvuddelen av kostnadsökningen beror på skärpta nationella krav. Det handlar framförallt om miljö- och säkerhetskrav. En annan orsak till kostnadsökningen är att det har tagit längre tid än beräknat att hitta lösningar som kommunerna och framförallt Trafikverket har kunnat godkänna. De skärpta kraven innebär även att byggtiden bedöms bli längre än tidigare beräknat. Byggtiden bedöms nu till cirka åtta år för tunnelbanan till Arenastaden och till Barkarby och till cirka tio år för tunnelbana till Nacka och Söderort.

Det pågår en konstruktiv dialog mellan parterna i Stockholmsförhandlingen om hur finansieringen av kostnadsökningen ska lösas.

2 Ekonomi

Under 2020 har förvaltningen upparbetat 124 miljoner kronor. Totalt har förvaltningen förbrukat 4 982 miljoner kronor i investeringsutgifter och kostnader under perioden 2014 till och med februari 2020. Exkluderat för projektmedel för Depå och fordon (som Region Stockholm finansierar) samt för Södra Hagalund (Södra Hagalunds siffror återfinns i Sverigeförhandlingen), har förvaltningen under 2020 upparbetat 89 miljoner kronor och totalt förbrukat 4 360 miljoner kronor.

Den totala faktureringen från förvaltningen till parterna uppgår till 7 238 miljoner kronor för att finansiera verksamheten och 6 590 miljoner kronor exklusive Depå och fordon samt Södra Hagalund.

2.1 Resultat

Resultat*	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år	Prognos år	Budget år	Budget avvik.
Anslag	2	2	0		10	10	0
Övriga bidrag	18	23	-5	-2,7 %	133	133	0
Övriga intäkter	0	0	0		0	0	0
Verksamhetens intäkter	**19**	**25**	**-6**	**2,7 %**	**143**	**143**	**0**
Personalkostnader inkl inhyrd personal	-13	-15	2	-4,9 %	-88	-88	0
Lämnade bidrag	0	0	0		0	0	0
Lokal- och fastighetskostnader	-2	-2	0	22,3 %	-11	-11	0
IT- och telekostnader	-1	-1	0	16,3 %	-9	-9	0
Övriga kostnader	-2	-5	3	-16,1 %	-25	-25	0
Verksamhetens kostnader	**-18**	**-23**	**5**	**-2,8 %**	**-133**	**-133**	**0**
Avskrivningar	0	0	0		0	0	0

Resultat*	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år	Prognos år	Budget år	Budget avvik.
Finansnetto	3	-2	5		-10	-10	0
Resultat**	**4,6**	**0**	**4,6**		**0**	**0**	**0**

* mkr
** Avser resultat före bokslutsdispositioner. I detta resultat ingår effekten av den förändrade diskonteringsräntan i pensionsskulden.

Utfall i jämförelse med budget

- Personalkostnader inklusive inhyrd personal är 13 miljoner kronor vilket är 2 miljoner lägre än periodiserad budget. Detta beror på en förskjutning av planerade insatser av inhyrd personal.
- Utfallet för lokalkostnaderna samt IT- och telekostnader överensstämmer med den periodiserade budgeten för perioden.
- I kategorin för övriga kostnader ingår bland annat konsultkostnader, kommunikationskostnader samt övriga kostnader. Utfallet för övriga kostnader är 2 miljoner och understiger den periodiserade budgeten med 3 miljoner. Detta beror på att en förskjutning av planerade insatser.
- Övriga bidrag (internt och externt) avser en upplösning av finansieringen från parterna vilket sker månadsvis i takt med förvaltningens kostnader. Utfallet för bidragen är 18 miljoner kronor och motsvarar verksamhetens kostnader.
- Förvaltningen har inte haft några avskrivningskostnader. Först när tunnelbanan tas i drift kommer avskrivningskostnader för denna att redovisas vilka kommer att hanteras inom ramen för trafikförvaltningens verksamhet.
- Förvaltningen har interna räntekostnader som uppstår som en konsekvens av de av Region Stockholms upptagna lån för att finansiera regionens del av utbyggnaden av tunnelbanan. I takt med att lånen ökar kommer dessa kostnader att öka. Förvaltningen erhåller ett anslag från Region Stockholm som ska täcka förvaltningens räntekostnader. Budgeterat anslag är periodiserat över tolv månader subtraherat med årets räntekostnader utgör årets resultat.
- Amortering av tidigare regioninterna lån samt nytecknande av motsvarande lån har genomförs för att möjliggöra upparbetningen i AB SL. Detta leder till att förvaltning för utbyggd tunnelbana gjort en vinst om 5 miljoner kronor som reduceras med periodens räntekostnader om 2 miljoner och redovisas under finansnetto.

Prognos i jämförelse med budget

Ingen avvikelse mellan prognos och budget.

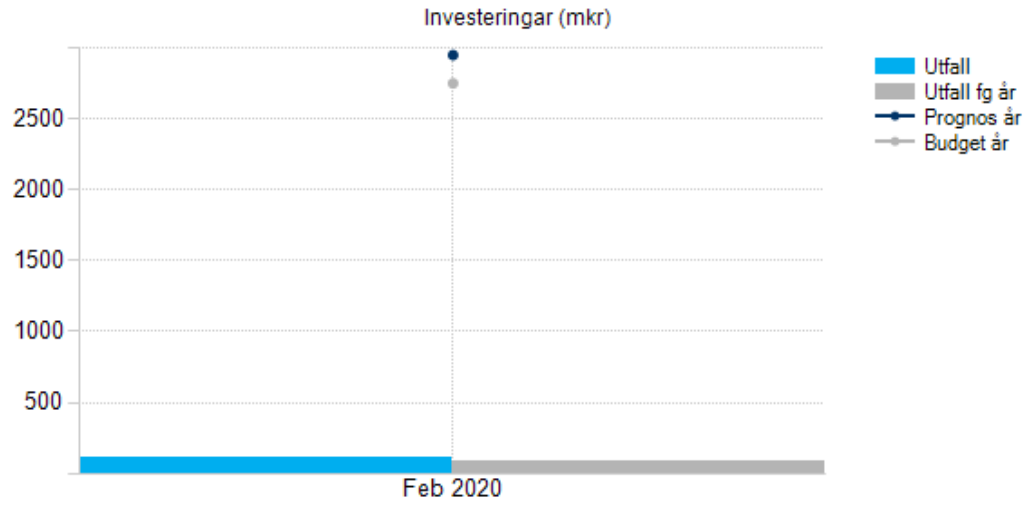
2.2 Åtgärdsprogram för ett resultat i balans

Åtgärd (mkr)	Kommentar	Utfall	Prognos 2020	Budget 2020	Budget 2021
Summa					

Förvaltningen har löpande genomfört ett åtgärds- och optimeringsarbete för att hålla verksamheten inom beslutade ramar.

2.3 Investeringar

Verksamheten är indelad i tre utbyggnadssträckor, Tunnelbana till Nacka och Söderort, Tunnelbana till Arenastaden samt Tunnelbana till Barkarby. Depå och fordon genomförs i ett gemensamt investeringsprojekt. Dessa objekt ingår i 2013 års Stockholmsförhandling. Till detta tillkommer uppgång mot Veddesta vid Barkarby station som ersätts av Järfälla kommun mot verklig kostnad via ett specifikt finansieringsavtal mellan Region Stockholm och Järfälla kommun. Under våren 2017 beslutades om ett tillkommande investeringsobjekt, Station Södra Hagalund, vilket är ett avtal mellan Region Stockholm, Solna stad och staten. Station Södra Hagalund regleras i Sverigeförhandlingen tillsammans med planerad utbyggnad av tunnelbanan mellan Fridhemsplan och Älvsjö.



Utgift i jämförelse med budget

Utfallet för investeringsobjekten per februari 2020 uppgår till 106 miljoner kronor vilket är 20 miljoner kronor högre än utfallet 2019.

Årets utgifter motsvarar en upparbetningsgrad om knappt 4 procent av budget.

Totala utgifter och kostnader

Förvaltningens totala utgifter och kostnader för åren 2014 till och med februari 2020 uppgår till 4 982 miljoner kronor. I dessa ingår 4 172 miljoner kronor för byggherre-kostnader inklusive projektering samt 810 miljoner kronor för entreprenader (främst förberedande arbeten).

Prognos i jämförelse med budget

Investeringsplanen för nämnder och bolag tas fram i samband med budgetarbetet vilket generellt sker cirka ett år innan budgetåret. Nuvarande bedömningar ligger något högre jämfört med fullmäktiges beslutade investeringsplan.

Tunnelbana till Nacka och Söderort:

Investeringsutgifterna för tunnelbana till Nacka och Söderort prognostiseras till 1 576 miljoner kronor. Enligt fullmäktiges beslutade investeringsplan har projektet en budget på 1 430 miljoner kronor. Det är en avvikelse med 146 miljoner kronor. Avvikelsen beror delvis på att byggstart för en av projektets arbetstunnlar var planerad att starta under 2019 istället kommer börja byggas under 2020 bland annat till följd av överklagad järnvägsplan.

Tunnelbana till Arenastaden:

Investeringsutgifterna för tunnelbana till Arenastaden (inklusive station Södra Hagalund) prognostiseras till 507 miljoner kronor. Enligt fullmäktiges beslutade investeringsplan har projektet en budget på 339 miljoner kronor. Det är en avvikelse med 168 miljoner kronor. Avvikelsen beror på att inkomna anbud för arbetstunnlarna i Hagastaden och Hagalund varit högre än tidigare prognostiserat. I budget för 2019 är Södra Hagalund ett eget investeringsobjekt, men arbetet utförs inom samma projekt som Arenastaden. I det totala beloppet för Arenastaden ovan ingår prognosen för Södra Hagalund med 87 miljoner kronor vilket är i linje med årets budget för Södra Hagalund på 87 miljoner kronor.

Tunnelbana till Barkarby:

Investeringsutgifterna för tunnelbana till Barkarby prognostiseras till 544 miljoner kronor. Enligt fullmäktiges beslutade investeringsplan har projektet en budget på 683 miljoner kronor. Det är en avvikelse om 139 miljoner kronor vilket beror på att tilldelning av Järfällatunneln inte skett ännu vilket innebär att utgifter skjuts från 2020 till 2021.

Depå Nya tunnelbanan:

Investeringsutgifterna för Depå Högdalen prognostiseras till 284 miljoner kronor. Enligt fullmäktiges beslutade investeringsplan har projektet en budget på 252 miljoner kronor. Det är en avvikelse med 32 miljoner kronor. Avvikelsen beror på att

projektering sker mer intensivt under året än tidigare bedömning vilket innebär en högre månadsdebitering från projektören.

Fordon:

Investeringsutgifterna för Fordon prognostiseras till 3 miljoner kronor vilket är i linje med fullmäktiges beslutade investeringsplan på 3 miljoner kronor.

Tunnelbana till Älvsjö:

Investeringsutgifterna för tunnelbana till Älvsjö prognostiseras till 34 miljoner kronor. Enligt fullmäktiges beslutade investeringsplan har projektet en budget på 43 miljoner kronor. Det är en avvikelse med 9 miljoner kronor. Avvikelsen beror på att projektet under första halvåret fokuserat på att organisera och bemanna projektet vilket medfört att förbrukningen är lägre än budgeterat.

3 Personal och utbildning

Förvaltningen hade i februari cirka 250 medarbetare med mål att öka andelen anställda. Organisationen går nu från ett projekteringsläge till ett byggskede. Det innebär att behovet av kompetens delvis förändras men främst behövs fler medarbetare.

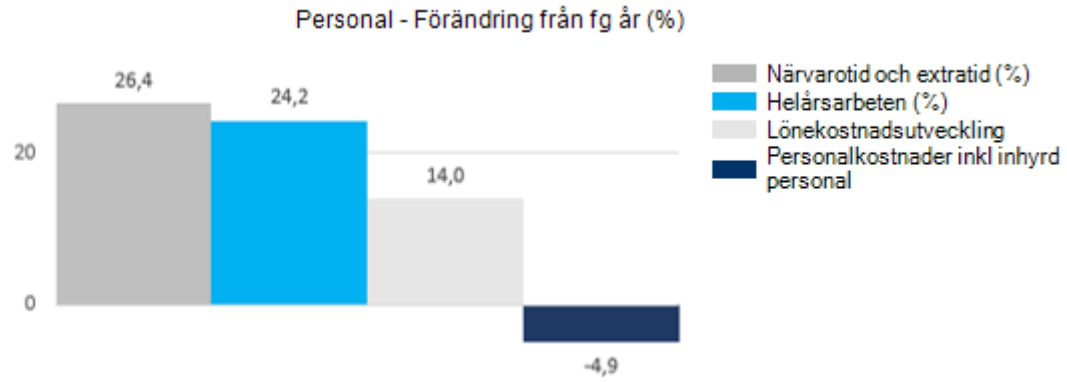
De kompetenser som behövs är svåra att rekrytera eftersom det pågår så många och stora infrastrukturprojekt i regionen. Den stora yrkesgruppen som förvaltningen behöver är olika former av byggledare.

Rekryteringen sker dels genom anställningar och genom inhyrning av resurser från konsultföretag. Förvaltningens mål är att öka andelen anställda i relation till inhyrd personal, förstahandsalternativet ska därför alltid vara anställning.

För att öka förvaltningens rekryteringsmöjligheter deltar förvaltningen på flertalet mässor. Under januari 2020 deltog förvaltningen i LAVA, en arbetsmarknadsmässa vid Kungliga Tekniska högskolan. Planering för kommande arbetsmarknadsmässor pågår och förvaltningen planerar att vara med på tre ytterligare mässor under 2020.

Ledarskap är ett prioriterat område för förvaltningen och därför genomförs fyra chefsträffar per år vars fokus är chef- och ledarskap. Chefsträffarna är ett led i att stärka chefssamverkan samt tillsammans hitta de bästa lösningarna för verksamheten utifrån ett ledarskapsperspektiv.

3.1 Personal



Helårsarbeten	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år	Prognos år	Budget år	Budget avvik.
Personal - Helårsarbeten	77	76	1	24,2%	83	76	7

Utfall helårsarbeten i jämförelse med budget

- Förvaltningen har under perioden haft 77 anställda helårsarbeten. Periodiserad budget för perioden är 76 helårsarbeten.
- I bemanningsvolymerna ingår både de volymer (antal helårsarbeten) som återfinns i förvaltningens stab och som kostnadsförs samt de volymer som återfinns i investeringsprojekten. De lönekostnader som avser direkt arbete i investeringsobjekten förs om till investeringsutgifter i ekonomisystemet och ingår därför inte i resultaträkningen och inte heller i stapeln för lönekostnadsutveckling.
- I diagrammet ovan avser staplarna för närvarotid och extratid, helårsarbeten samt lönekostnadsutveckling enbart den anställda personalen inom förvaltningen. I stapeln för personalkostnader inklusive inhyrd personal (mörkblå) ingår både anställda och inhyrd personal. På förvaltningen är det fler inhyrda än anställda i personalen och kostnaderna för inhyrd personal är därför betydligt större än lönekostnaderna för anställd personal.
- Antalet helårsarbeten är högre än motsvarande period föregående år vilket är en naturlig följd av en växande organisation. Antalet helårsarbeten och kostnader relaterat till dessa ökat.
- Lönekostnadsutvecklingen ökar i och med att fler personer har anställts inom förvaltningen.

Prognos helårsarbeten i jämförelse med budget

Årsprognos för antal helårsarbeten är 83.

4 Risker och möjligheter

I stora infrastrukturprojekt finns alltid risker. Förvaltningen arbetar kontinuerligt för att minimera dessa. En utökad uppföljning och rapportering av förvaltningens internkontrollplan sker i samband med tertialrapport 1.

Riskerna som tas upp nedan avser tid och kostnad där en förskjuten tidplan även riskerar att öka kostnaden och är de viktigaste riskerna på strategisk nivå och vilka åtgärder som vidtas för närvarande.

Risk att överenskommelse om finansiering drar ut på tiden

Styrelsen för Stockholmsförhandlingen arbetade efter en plan för att överenskommelsen skulle vara klar i mitten av december 2019, denna tid innehölls ej och det är en stor risk för kostnader och förseningar om överenskommelsen drar ut på tiden och förvaltningen ej kan bedriva verksamheten som planerat.

Korsningspunkter med Trafikverkets anläggningar

Korsningspunkter med Trafikverkets anläggningar har utvecklats till en tydlig tids- och kostnadsrisk. Tydligast är det för korsningspunkterna för Tunnelbana till Arenastaden. Inlämningen av järnvägsplanen för fastställelse dröjde till augusti 2019 beroende på att det har tagit längre tid än beräknat att hitta lösningar som båda parter känner sig trygga med.

Under tiden för fastställelsen av järnvägsplanen pågår ett gemensamt arbete med att ta fram genomförandeavtal för korsningspunkterna.

Markåtkomst

Risken att inte få tillgång till mark i tid innebär konsekvenser avseende tid och kostnad. Försenad tillfällig markåtkomst för arbets- och etableringsområden innebär försenad byggstart. Även förseningar av permanent markanspråk innebär en risk för försenad byggstart. Den permanenta markåtkomsten är kritisk bland annat i gränssnittet med kommunernas kommande exploateringar.

Arbete pågår med att komma överens med kommunerna om nyttjande av marken inom de arbets- och etableringsområden som krävs för utbyggnaden. Med kommunerna tecknas nu nyttjanderättsavtal enligt de sidoavtal till genomförandeavtalet som har tagits fram med respektive kommun.

Projektstyrning

Att inte få tillgång till rätt kompetens innebär risk för ineffektivitet i arbetet och sämre lösningar. Förvaltningen genomförde under våren 2019 en bred och samlad rekryteringsinsats med ett tjugotal tjänster. Resultatet blev att hälften av tjänsterna kunde tillsättas.

Marknadssituationen vid upphandling

Priset vid upphandling av entreprenörer kan variera inom ett stort spann beroende på konkurrensen på marknaden vid den aktuella tidpunkten.

I syfte att marknadsföra projekten, informera om förvaltningens kommande upphandlingar samt ge god konkurrens genomför förvaltningen årligen en leverantörsdag. För 2020 planeras den till oktober månad.

Överklaganden

Överklaganden kan leda till väsentliga konsekvenser på tid och kostnad.

Förvaltningen har en strategi att driva de formella processerna parallellt. Om exempelvis processen för miljöprövning hade lagts efter järnvägsplan skulle det finnas risk för sena överklaganden och stora konsekvenser på tiden för byggstart.

Överprövning av tilldelningsbeslut vid upphandling kan medföra förseningar och ökade kostnader. Förvaltningen har haft kontakt med förlorande anbudsgivare för att tydliggöra grunderna för tilldelningen och därmed minskat risken för överprövning.

Kostnadsutveckling utöver KPI

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

5 Ledningens åtgärder

Förvaltningen arbetar aktivt med Region Stockholms ansats om en effektiv region. Förvaltningen har sedan starten 2014 arbetat aktivt med att samutnyttja resurser och processer som redan finns inom Region Stockholm, förvaltningen köper delar av tjänster eller nyttjande av system inom flera områden. Resultatet är ett effektivare arbetssätt men även en möjlighet att fortplanta nytänk från en ung förvaltning direkt till Region Stockholms övriga verksamhet.

Förvaltningen är nu på väg in i nästa skede, byggskedet. För att möta behovet av de tjänster som uppstår i detta skede genomförde förvaltningen under våren 2019 en bred och samlad rekryteringsinsats för att öka möjligheten till anställning istället för att nyttja inhyrd personal. Detta är även ett sätt att visa på Region Stockholms viktiga verksamhet varför vi lägger stor vikt vid att förvaltningens uppdrag är en del av Region Stockholms framtidsutveckling.

Det nya skedet innebär även att delar av förvaltningen har flyttat ut till projektkontor. Detta stärker behovet om en sammanhållen ledning och styrning. Ledningen har mot den bakgrunden tagit fram ett gemensamt förhållningssätt kring olika frågor, till exempel sker vissa möten på vissa dagar genomgående i förvaltningen. Vidare så anordnar förvaltningen en gemensam chefslunch per månad för att stärka möjligheten till bland annat samarbete och avstämning mellan cheferna.

Förvaltningen har en intern podd för att öka möjligheten till informationsspridningen till samtliga medarbetare oavsett lokalisering.

Samverkan är fortsatt ett mycket prioriterat område för förvaltningen. Förvaltningen lägger stor vikt vid samverkan och öppenhet gentemot invånarna och parterna samt andra externa aktörer. För att förbättra samverkan med trafikförvaltningen har förvaltningen ett specifikt mätetal i förvaltningens Målkarta om denna samverkan. För att öka möjligheten till en positiv utveckling har förvaltningen initierat att ett nyhetsbrev sänds till medarbetare inom trafikförvaltningen som arbetar med frågor kopplade till Nya tunnelbanan. Förvaltningen genomför även en enkät med dessa medarbetare. Förvaltningen har i samverkan med trafikförvaltningen arbetat på en uppdatering av den PM som beskriver samverkan mellan förvaltningarna. *PM Överenskommelse - Samverkan mellan FUT och TF* har nu beslutats av Samordnande ledningsgrupp.

Det är med hjälp av och genom våra medarbetare som vi driver vår verksamhet. Förvaltningen lägger därför stor vikt vid medarbetarsituationen och har därför valt att arbeta med en medarbetarbarometer som följer medarbetarenkäten och då särskilt de frågeområden som kräver extra fokus. Medarbetarbarometern och medarbetarenkäten som genomfördes under slutet på 2019 har sammanställts, analyserats och handlingsplaner har tagits fram på enhets-, avdelning- och ledningsgruppsnivå. Dessa enkäter är ett viktigt verktyg för förvaltningen att arbeta med för att utveckla verksamheten.

Efter ett intensivt arbete under hösten har förvaltningen en klar bild av projektens långsiktiga bedömningar av ekonomi, tid och risk. Samtalen mellan parterna pågår fortsatt med anledning av den situation som förvaltningen presenterat under hösten, att förvaltningen överskrider kostnadsramen med drygt 9 miljarder kronor.

Från ledningens sida innebär detta att vi nu går in i en tid med nya krav kring ekonomi, tid och risk samt anläggningens omfattning. Förvaltningen kommer att arbeta med stärkt uppföljning, styrning och återapportering. Mot den bakgrunden beslutade ledningsgruppen under inledningen av 2020:

- Anläggningens omfattning ska låsas så att den blir tydlig för medarbetare och samarbetsparter.
- Projektens avrapportering till ledningen standardiseras för att stärka den kontinuerliga kontrollen och styrningen samt förbättra avrapporteringen Region Stockholm och övriga parter.
- Framtagande ett antal nyckeltal som ska underlätta en samlad styrning.

Utöver ovanstående ses även riskhanteringen över. Förvaltningen tog under 2019 fram nya tidplaner som finns publicerade.

Målet är att skapa en större tydlighet, transparens och kontinuerlig statusrapportering inom förvaltningen men även gentemot de finansierande parterna.