Region Stockholm

FUT 2019-1001
RS 2019-1041

Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Tertialrapport

April 2020

Innehållsförteckning

1 Inledning 3
1.1 Väsentliga händelser 4

2 Styrning och ledning 6
2.1 Mål 6

3 Verksamhet 8

4 Ekonomi 9
4.1 Resultat 9
4.1.1 Personalkostnader inklusive inhyrd personal 11
4.2 Åtgärdsprogram för ett resultat i balans 12
4.3 Investeringar 12
4.3.1 Investeringsobjekt 21
4.3.2 Ny- och ersättningsinvesteringar 21

5 Personal och utbildning 22
5.1 Personal 22

6 Risker och möjligheter 24

7 Ledningens åtgärder 27

8 Nämnd-/styrelsebehandling 28

Bilagor

Bilaga 1: FUT2004Corona

Bilaga 2: Bilaga investeringar tertial 1 2020

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 i stora delar av verksamheten 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 ej aktiverbara kostnader för perioden januari-april 2020 uppgår till 472 miljoner kronor (varav 41 miljoner kronor inom verksamhetens kostnader). Budgeten för helåret är 2 883 miljoner kronor (varav 133 miljoner kronor i ej aktiverbara kostnader och resterande som investeringsutgifter). Prognosen för helåret uppgår till 3 013 miljoner kronor (varav 140 miljoner kronor i kostnader). Vilket är 125 miljoner mer än budgeterat. En anledning till den högre prognosen är förskjutningar från föregående år på grund av överklagad järnvägsplan för Nacka och Söderort. Viss intensivare projektering har även skett under året jämfört med vad som budgeterats och anbud för vissa arbetstunnlar landat högre än prognostiserat vid arbetet med budgetunderlag vilket generellt sett sker närmare ett år innan det aktuella budgetåret.

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.

Budgeten är i diagrammet nedan periodiserad rakt över tolv månader och arbetet med flertalet arbetstunnlar har just satt igång eller är på väg att starta liksom Järfällatunneln. Det innebär att prognosen för resterande del av året är betydligt högre än inledningen av året.

1.1 Väsentliga händelser

Förvaltningen har under inledningen av året sett över arbetssätt avseende styrning och kontroll av risker, tidplaner, nyckeltal samt prognoser på slutkostnader. Nu pågår implementering av de nya arbetssätten. Det innebär bland annat att förvaltningen kommer att presentera en ny form av sammanfattande redovisning av tid, ekonomi, risk och nyckeltal.

Förvaltningen följer Folkhälsomyndighetens riktlinjer med anledning av pandemin covid-19. Sedan den 16 mars uppmanar Folkhälsomyndigheten alla som kan arbeta hemma eller på annan ort, att göra så. På förvaltningen gäller att både medarbetare och inhyrd personal om möjligt ska arbeta hemma. Medarbetaren ska rådgöra med sin chef eller uppdragsgivare kontinuerligt med anledning av den uppkomna situationen.

För förvaltningen är det viktigt att vår verksamhet fortsätter att fungera. Det innebär att vissa medarbetare vid olika tillfällen behöver jobba på kontoret eller på byggarbetsplatsen. Det gäller även förvaltningens leverantörer. Förvaltningsledningen, förstärkt med resurser inom kommunikation och säkerhet, har under mars och april träffats en till tre gånger i veckan för att kunna fatta beslut kring verksamheten samt arbeta med planer för personalförsörjning och prioriteringar vid en eventuell utveckling av smittspridningen med hög sjukfrånvaro. Pandemin kan komma att påverka framdriften men i nuläget går verksamheten enligt plan. Under perioden har förvaltningen inte haft några betydande merkostnader med anledning av pandemin. Det kan dock uppkomma på grund av förseningar beroende på sommaravstängningar i tunnelbanetrafiken som förvaltningens arbete är beroende av. Se vidare i avsnitt 6 Risker och möjligheter.

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

Med anledning av trafiknämndens beslut, TN 2019-0526, om att upparbeta anläggningen nya tunnelbanan, inom ramen för AB SL, för att minska regionens skattepåverkan, pågår ett arbete med trafikförvaltningen för genomförande av detta beslut.

I början av året tilldelades entreprenadkontrakten för de sista arbetstunnlarna.

Entreprenörernas arbete pågår nu för alla arbetstunnlar. I mars gjordes förvaltningens första tilldelning av huvudtunnelentreprenad, för tunnelbana till Barkarby. Även den första tilldelningen för leverans av rulltrappor har gjorts inom projekt Barkarby. Andra exempel på tilldelningar är ramavtal om hyresmoduler för tillfällig vistelse, utökade vändmöjligheter i Åkeshov samt projektens likriktar- och nätstationer.

För Tunnelbana till Arenastaden är förvaltningen nu överens med Trafikverket om genomförandeavtal avseende beröringspunkter med Trafikverkets anläggningar. Genomförandeavtalen har krävts för att järnvägsplanen ska kunna fastställas och förvaltningen väntar nu på en fastställelse senare under våren.

Förvaltningen är överens med Stockholms stad om ett genomförandeavtal för utbyggd depå i Högdalen. Genomförandeavtalet följer samma upplägg som de tidigare genomförandeavtalen avseende utbyggnadssträckorna. Genomförandeavtalen är viktiga utgångpunkter för bland annat markåtkomst, återställning av mark, kommunens åtagande om resursstöd med mera. Från regionens sida beslutades avtalet i trafiknämnden den 21 april.

För tunnelbana till Älvsjö har arbetet i projektstyrelsen tillsammans med Stockholms stad påbörjats. Den 17 mars godkände trafiknämnden förvaltningens förslag till inköp av organisation för lokaliseringsutredning. Planen är att före sommaren ha en leverantör på plats som ska genomföra sträckningsstudier, konsekvensanalyser, bergundersökningar med mera.

2 Styrning och ledning

2.1 Mål

Övergripande

Förvaltningen har en väletablerad process för arbetet med mål, ekonomisk uppföljning och plan för intern kontroll. För att mäta måluppfyllelsen har förvaltningen tagit fram indikatorer. Målen och indikatorerna visualiseras i en målkarta som förvaltningen till tertial 1, delår och år följer upp.

Förvaltningens ledningsgrupp tar årligen fram strategiska områden utifrån den inriktning som framgår av budget för Region Stockholm. Detta proaktiva arbete vävs samman med regionens mål, förvaltningens verksamhetsplan, målkarta med indikatorer, vilka för sin del innehåller aktiviteter på ett års sikt, samt internkontrollplan.

Tabellen nedan visar hur förvaltningens strategiska områden kopplar till regionens mål:

Strategiska områden	Inriktningsmål/Nämndspecifika mål	Verksamhetsspecifika mål
Produktionsfas	Långsiktig ekonomisk uthållighet	Ett resultat i balans/Hållbar investeringsutveckling
Befintligt uppdrag	En hållbar regional utveckling	Social hållbarhet/Region Stockholms klimatpåverkan ska minska/Samhällsviktiga funktioner upprätthålls vid extraordinära händelser och klimatförändringar/Kärnverksamheten ska prioriteras/Hög innovations- och digitaliseringsgrad
Hållbar arbetsgivare	Region Stockholm ska bli en hållbar arbetsgivare	Attraktiv arbetsgivare/Systematisk kompetensförsörjning
Nytt uppdrag/Överlämning	Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem	Tillgänglig och sammanhållen region

Covid-19 inverkan på att nå fullmäktiges mål och indikatorer

Ett resultat i balans påverkas inte av pandemin. Målet bedöms att nås under året.

En hållbar investeringsutveckling kan bli påverkad med anledning av att förvaltningen blir påverkad av hur marknadsläget ser ut vid entreprenadupphandlingar. Priset kan variera inom ett stort spann vid den aktuella tidpunkten. Den leverantörsdag som förvaltningen planerar till september och som är viktig för att locka så många anbudsgivare som möjligt kan riskera att ställas in om pandemin blir långvarig. Förvaltningen kommer fortsättningsvis arbeta med marknadsföring via sociala kanaler som LinkedIn och Facebook.

Samhällsviktiga funktioner upprätthålls vid extraordinära händelser och klimatförändringar har under perioden blivit prövad. Förvaltningsledningen har under pandemin utökats med kommunikation och säkerhet. Gruppen har sammanträtt periodvis flera gånger i veckan och information har kontinuerligt skickats per mail till förvaltningens medarbetare. Målet bedöms att nås under året.

Kärnverksamheten ska prioriteras. Förvaltningens kärnverksamhet - genomföra utbyggnad av tunnelbanan- har fortsatt under perioden. Inom vissa områden har nya arbetssätt behövts för att minska smittspridningen, exempelvis besiktningar. Målet bedöms att nås under året.

Hög innovations- och digitaliseringsgrad har under perioden fått stort fokus. Med anledning av den pågående covid-19 pandemin sker uppföljning mer digitalt än tidigare. Målet bedöms att nås under året.

Övriga mål bedöms inte påverkas av pandemin och målen bedöms därmed att nås under året.

3 Verksamhet

För denna rubrik hänvisar vi till avsnitt *1 Inledning* och *2 Styrning och ledning*.

4 Ekonomi

Under 2020 har förvaltningen upparbetat 472 miljoner kronor. Totalt har förvaltningen förbrukat 5 330 miljoner kronor i investeringsutgifter och kostnader under perioden 2014 till och med april 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 374 miljoner kronor och totalt förbrukat 4 644 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.

Utöver verksamhetens kostnader har förvaltningen per april, räntekostnader om knappt 3 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.

4.1 Resultat

Resultat*	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år	Prognos år	Budget år	Budget avvik.
Anslag	3	3	0		10	10	0
Övriga bidrag	41	46	-5	17,5 %	140	133	7
Övriga intäkter	0	0	0		0	0	0
Verksamhetens intäkter	**45**	**49**	**-4**	**22,4 %**	**150**	**143**	**7**
Personalkostnader inkl inhyrd personal	-27	-30	3	1,3 %	-92	-88	-4
Lämnade bidrag	0	0	0		0	0	0
Lokal- och fastighetskostnader	-4	-4	0		-11	-11	0
IT- och telekostnader	-2	-3	1	63,6 %	-10	-9	-1
Övriga kostnader	-8	-9	1	55,2 %	-28	-25	-3
Verksamhetens kostnader	**-41**	**-46**	**5**	**17,4 %**	**-140**	**-133**	**-7**
Avskrivningar	0	0	0		0	0	0
Finansnetto	2	-3	5		-5	-10	5
Resultat**	**5,1**	**0**	**5,1**		**5,1**	**0**	**5,1**

* 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 27 miljoner kronor vilket är 3 miljoner kronor lägre än periodiserad budget. Detta beror på en förskjutning av

planerade insatser av inhyrd personal.

- Utfallet för lokal- och fastighetskostnaderna samt IT- och telekostnader understiger den periodiserade budgeten med cirka 1miljon kronor.
- I kategorin för övriga kostnader ingår bland annat konsultkostnader, kommunikationskostnader samt övriga kostnader. Utfallet för övriga kostnader är 8 miljoner kronor och understiger den periodiserade budgeten med 1 miljon kronor. Detta beror på 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 41 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.
- Amortering av tidigare regioninterna lån samt nytecknande av motsvarande lån har genomförts för att möjliggöra upparbetningen i AB SL. Detta leder till att förvaltning för utbyggd tunnelbana gjort en vinst om 4,6 miljoner kronor som reduceras med periodens räntekostnader om 2,8 miljoner och redovisas under finansnetto.
- Förvaltningens resultat utgörs av mellanskillnaden mellan det anslag som erhålls från Region Stockholm för att täcka förvaltningens budgeterade räntekostnader och faktiskt räntekostnader för de regioninterna lånen samt vinsten vid amorteringen.

Prognos i jämförelse med budget

Prognosen för år 2020 för förvaltningens kostnader uppgår till 140 miljoner kronor, vilket är 7 miljoner högre än budget 2020 som är 133 miljoner kronor.

- Personalkostnader inklusive inhyrd personal förväntas öka med 4 miljoner kronor varav 2 miljoner kronor är hänförliga till personalkostnader samt 2 miljoner kronor är hänförliga till ett ökat prognostiserat resursutnyttjande av inhyrd personal(en tidsmässig förskjutning av budgeterade insatser samt tillkommande insatser).
- Lokal- och fastighetskostnader samt IT- och telekostnader prognostiseras att förändras med mindre än 1 miljon kronor.
- Övriga kostnader prognostiseras att öka 3 miljoner kronor, varav 4 miljoner kronor är hänförlig till ersättning för bytespunkt Barkarby, där Trafikverket utför arbetet och äger anläggningen som medför att detta redovisas som en kostnad och inte som en investering inom förvaltningen. Denna har tidigarelagts och ingår inte i budget 2020. Övriga kostnader exklusive bytespunkt Barkarby prognostiseras att minska med cirka 1 miljon jämfört med budget 2020.

4.1.1 Personalkostnader inklusive inhyrd personal

Personalkostnad inkl inhyrd personal*	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år
Summa personalkostnader	**-13,4**	**-14,1**	**0,7**	**28,8 %**
Förändring sem- och löneskuld	-2,1	0	-2,1	
Lönekostnad	-7	-8,8	1,8	14,2 %
- varav övertid	*0*	*0*	*0*	
- varav sjuklönekostnad	*-0,1*	*0*	*-0,1*	*-33,2 %*
PO-pålägg	-4,2	-4,2	0	29,9 %
Övriga personalkostnader	0	-1	1	-60,8 %
Inhyrd personal	**-14,1**	**-15,8**	**1,7**	**-15,8 %**
Personalkostnad inkl inhyrd personal	**-27,5**	**-30**	**2,5**	**1,3 %**

* mkr

Förvaltningen kategoriserar förvaltningens bemanning i fem kategorier; anställd personal, inhyrd personal, konsulter, köpta tjänster för projekteringsuppdrag och övriga köpta tjänster.

Inhyrd personal avser bemanning som utför löpande arbete inom förvaltningen. Inom förvaltningen är exempel på inhyrd personal en person med kompetens inom projektledning. En tunnelbaneutbyggnad kräver många särskilda/tekniska kompetenser som är svåra att anställa. För många av kompetensområdena är dessutom tidsperioden för uppgifterna begränsade till olika skeden. Att bemanna den här typen av infrastrukturprojekt genom att hyra in bemanning är vanligt i branschen. Dessa faktorer är förklaringar till nyttjandet av inhyrd personal istället för att anställa. Förvaltningen arbetar kontinuerligt med målet att öka andelen anställda.

Bemanning som utför speciella konsultationer och utredningar eller experthjälp där egen kompetens saknas och tillfällig insats med ett tydligt definierat uppdrag kategoriseras som konsulter. Konsultkostnader inom förvaltningen består bland annat av juridiska tjänster och avser allmänjuridisk rådgivning, juridik i samband med upphandling, inklusive entreprenadjuridik, samt tjänster kopplade till de tillståndsprövningar i miljödomstol som kommer att krävas samt IT-konsulter. Andra konsulttjänster är stöd vid implementering av nytt prognos- och budgetsystem samt uppgradering av ekonomisystemet.

Tjänster för att genomföra projekteringsuppdrag från konsultföretag betecknas varken som inhyrd personal eller konsulter utan som en köpt tjänst som är direkt kopplad till ett investeringsobjekt och redovisas som utgifter i balansräkningen.

Övriga köpta tjänster avser tjänster som köps från exempelvis trafikförvaltningen och regionledningskontoret.

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. Kostnaderna för bemanning i tabellen ovan härrör därför enbart till förvaltningens stab.

Förvaltningens mål är att personer i ledande befattningar samt personer där arbetsuppgiften kommer att behövas under lång tid i möjligaste mån ska bemannas genom anställning inom Region Stockholm. Samtliga chefstjänster består av anställd personal.

För tjänster där det inte går att rekrytera används inhyrd personal. Ibland som en övergångslösning eller under delar av perioden. Exempel på inhyrd personal är tekniska specialister, produktionsplanering, byggledning samt plan- och fastighetsfrågor. Dessa avropas via konsultmäklare.

Utfall i jämförelse med budget

Utfallet för personalkostnader inklusive inhyrd personal uppgår till 27 miljoner kronor jämfört med den periodiserade budgeten som uppgår till 30 miljoner kronor. Förskjutna planerade anställningar ger en positiv effekt jämfört med budget om 1 miljoner kronor. Vidare har inte inhyrd personal nyttjas lika stor utsträckning som budgetars vilket resulterar i en avvikelse om 2 miljoner kronor vilket är förenligt med de framskjutna insatserna.

4.2 Åtgärdsprogram för ett resultat i balans

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

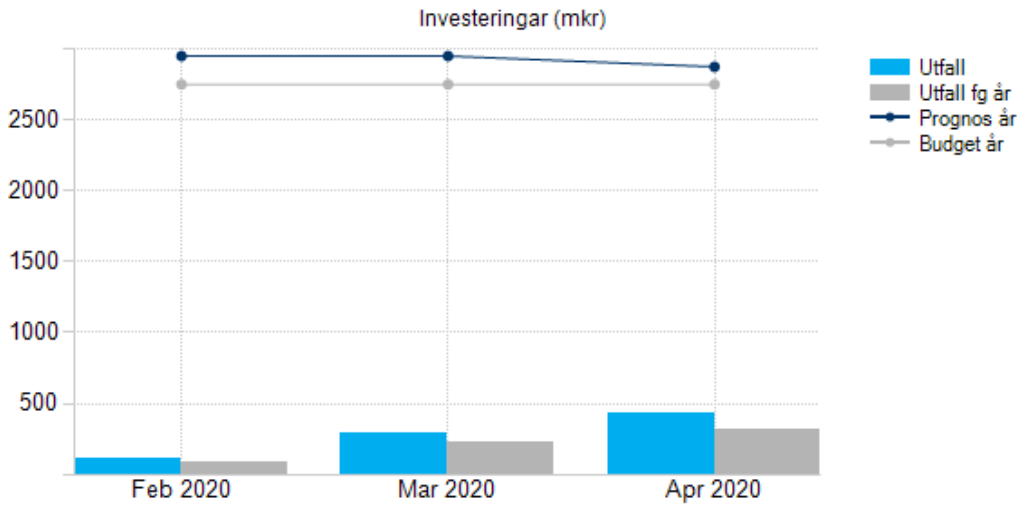
Förvaltningen har löpande genomfört ett åtgärds- och optimeringsarbete för att hålla verksamheten inom beslutade ramar. Under hösten 2019 har parterna tillsammans drivit ett arbete med att inventera förslag för att minska kostnader. Arbetet har huvudsakligen bedrivits i respektive delprojektstyrelse, därefter sammanställts i styrgruppen och presenterats för Stockholmsförhandlingens styrelse. Slutsatserna från detta arbete är att inga besparingsåtgärder kan rekommenderas.

Det pågår i nuläget en konstruktiv dialog mellan parterna i Stockholmsförhandlingen för att lösa den uppkomna situationen i enlighet med vad avtalet stipulerar.

4.3 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 april 2020 uppgår till 431 miljoner kronor vilket är 117 miljoner kronor högre än utfallet 2019. Att utfallet är högre än föregående år beror på att stora delar av utbyggnaden nu har gått in i byggnadsfasen.

Årets utgifter motsvarar en upparbetningsgrad om knappt 16 procent av budget. För investeringar lämnas ingen periodiserad budget. Utfallet är lägre under inledningen av året sett till en rak periodisering av årets budget. Detta beror på att flertalet entreprenader startar under kommande tertial varför upparbetningen bedöms vara betydligt högre de kommande tertialen.

Totala utgifter och kostnader

Förvaltningens totala utgifter och kostnader för åren 2014 till och med april 2020 uppgår till 5 330 miljoner kronor. I dessa ingår 4 391 miljoner kronor för byggherrekostnader inklusive projektering samt 935 miljoner kronor för entreprenader (främst förberedande arbeten).

Efter att förvaltningen under hösten 2019 genomfört en kostnadsbedömning av de tre utbyggnadssträckorna, tunnelbana till Nacka och Söderort, tunnelbana till Arenastaden samt tunnelbana till Barkarby konstaterades att kostnadsbedömning var 9,3 miljarder högre än i avtalet redovisat kostnadstak, i 2016 års prisnivå. Detta har medfört att samtal pågår mellan parterna för att komma fram till hur kostnadsökningarna kan hanteras. Tilläggsavtal är ännu ej färdigförhandlat som reglerar den extra finansiering som erfordras för att kunna slutföra utbyggnaden av tunnelbanan. Differens mellan totalbelopp i budget 2020 och totalbelopp i prognosen förklaras av kostnadsfördyringar

som det pågår förhandlingar om. Prognosen har även gjorts i aktuell prisnivå och därmed tagit hänsyn till den aktuella kostnadsnivån. Därefter har prognosen räknats upp med ett inflationsantagande om 2 procent årligen till löpande priser. Detta gäller även prognosen för Södra Hagalund. Förändringen av totalprognosen för fordon beror på en framflyttning av investeringsutgifterna i tid samt att uppräkningen av prognosen skett med KPI-utvecklingen från januari 2013. Förändringen av totalprognosen för Depå nya tunnelbanan beror på att ej aktiverbara har tagits bort från investeringsprognosen.

Prognos i jämförelse med budget

Investeringsplanen för nämnder och bolag tas fram i samband med budgetarbetet vilket generellt sker cirka ett år innan budgetåret och nuvarande bedömningar för 2020 ligger något högre jämfört med fullmäktiges beslutade investeringsplan.

Prognosen för årets investeringar uppgår per april till 2 873 miljoner kronor jämfört med investeringsbudgeten på 2 749 miljoner kronor. Detta utgör en avvikelse om 124 miljoner kronor vilket förklaras nedan per investeringsobjekt. Som beskrivits i inledningen påbörjas flertalet entreprenader under våren varför upparbetningen under de kommande tertialen kommer att vara betydligt högre än under första tertialet.

(Observera att siffrorna är avrundade till miljontal vilket innebär att det kan uppstå differenser på totalen).

Avdelning söder

Tunnelbana till Nacka och Söderort är organisatoriskt uppdelad enligt följande:

- Södermalm: Kungsträdgården-Hammarby kanal.
- Nacka: Sickla-Nacka
- Söderort: Gullmarsplan-ny anslutning vid Sockenplan.
- Installationer, Bygg och BEST (Bana El Signal och Tele)

Avdelningen leds av avdelningschefen med stöd av fyra projektchefer. Avdelningschefen har en stabsfunktion bemannad med medarbetare som stödjer projekten inom följande områden; ekonomi, fastighet/markåtkomst, tillstånd, hållbarhet, tidsplanering, datasamordning, kvalitet, arbetsmiljö samt omgivningspåverkan. I projekten finns resurser som även ska verka som samordnare för hela avdelningen inom utsedda sakområden.

Projektering

Den första projekteringsfasen, systemhandlingsprojekteringen, startades för tunnlarna och stationerna år 2016 och slutfördes under 2018. Nästa fas, bygghandlingsprojekteringen, har pågått sedan dess och kommer att fortsätta även under år 2020. Bygghandlingsprojektering är underlag för upphandlingarnas förfrågningsunderlag. Systemhandlingsprojekteringen för BEST kommer att slutföras under år 2020 och delar av bygghandlingsprojekteringen kommer att påbörjas under år 2020. Under året kommer också bygghandlingsprojekteringen för installationer (exempelvis rulltrappor och hissar) samt för bygg att pågå i större skala än tidigare.

Planläggning och prövning
Under 2019 erhöll projektet miljödom, detaljplan för Nacka och Stockholms stad samt en lagakraftvunnen järnvägsplan för hela utbygganden. Med dessa tillstånd på plats så går projektets avtalsarbete under 2020 in i en fas då markåtkomst och andra avtal kopplade till byggstart är i fokus. Under första tertialen 2020 har de första lantmäteriförrättningarna skett för den markåtkomst som behövs för projektets arbetstunnelentreprenader och man har även startat upp arbetet med huvudtunnelentreprenadernas markåtkomst. För att få bra förutsättningar för det fortsatta avtalsarbetet så samarbetar projektet med kommunerna.
Som en del i strömtillförseln för tunnelbaneutbyggnaden kommer en likriktarstation att byggas i Stadshagen. Detaljplanen för denna antogs i stadsbyggnadsnämnden i slutet av april.

Mycket arbete pågår också inom projektet med uppföljning kopplat till miljödomens villkor. En fråga som varit aktuell under årets första kvartal har varit huruvida bergmassor från tunnlar skall klassas som biprodukt eller avfall. Projektet har därför upprätta ett PM angående bland annat miljö- och kostnadskonsekvenser av en klassning av bergmassor som avfall, som kommunicerats med länsstyrelsen.

Upphandling och byggande
Med detaljplaner för både Nacka och Stockholms stad, järnvägsplan samt miljödom med verkställighet så kan projektet under 2020 gå in i byggfasen. Tidigare har vissa förberedande arbeten utförts (bland annat ledningsflyttar samt förberedande arbeten i den befintliga stationen vid Gullmarsplan), men med alla nödvändiga planer och tillstånd på plats så kan projektet under år 2020 starta med att bygga de arbetstunnlar som krävs. Redan under första kvartalet har byggstart genomförts för arbetstunnlarna vid Londonviadukten, Hammarby fabriksväg, Sundstabacken samt för de tre arbetstunnlarna i Nacka kommun. Av årets planerade upphandlingar kvarstår att slutföra upphandlingen av Kungsträdgården (där arbetstunneln på Blasieholmen ingår) samt Sockenplan etapp 1 (där spår- och servicetunnlar till Slakthusområdet ingår). Dessa upphandlingar är bägge i slutfasen och kontrakt beräknas vara påskrivna slutet av andra kvartalet 2020.
I februari 2020 startade projektet sin första upphandling för en huvudtunnelentreprenad då förfrågningsunderlaget för Sofia skickades ut. Planerad byggstart för entreprenaden vid Sofia är i slutet av 2020. I mars skickades även förfrågningsunderlaget ut för huvudtunnelentreprenaden vid Nacka där anbud beräknas komma in i november.

Under året planeras också förfrågningsunderlagen för Gullmarsplan och Sickla att skickas ut för anbudsräkning. Resterande upphandlingar för huvudentreprenader beräknas skickas ut på marknaden under 2021. Under nästa år planeras även förfrågningsunderlaget angående hissar och rulltrappor att skickas ut på marknaden.

I april 2020 skrevs kontrakt för de elstationer som krävs för förvaltningens alla pågående tunnelbaneutbyggnader och entreprenören beräknas börja arbeta med projektering under tredje kvartalet 2020.

Ekonomi
Investeringsutgifter för tunnelbana till Nacka och Söderort för perioden januari-april uppgår till 190 miljoner kronor motsvarande 13 procent av årets budget. Prognosen för helåret uppgår till 1 524 miljoner kronor jämfört med årets budget på 1 430 miljoner kronor, en avvikelse med 94 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 samt att upphandlingar av arbetstunnlar blivit dyrare än prognostiserat vid budgetarbetet.
De totala utgifterna och kostnaderna för åren 2014 till april 2020 uppgår till 2 580 miljoner kronor. I dessa ingår 2 144 miljoner kronor för byggherrekostnader inklusive projektering samt 436 miljoner kronor för entreprenader.

Avdelning norr

Tunnelbana till Arenastaden
Tunnelbana till Arenastaden innebär en ny tunnelbanelinje från Odenplan till Arenastaden. Under våren 2017 beslutades om en ytterligare station, Södra Hagalund, vilken ingår i ett separat avtal mellan Region Stockholm, Solna stad och staten. Det innebär att tre stationer byggs utmed sträckan, Hagastaden, Södra Hagalund och Arenastaden. Nu när byggskedet startar kommer organisationen att delas in i tre delprojekt. Delprojekt Stockholm, delprojekt Solna och delprojekt BEST. Det kommer också finnas en stab med projektchef och gemensamma funktioner för de tre delprojekten.

Projektering
Efter att bygghandlingarna för arbetstunnel Arenastaden färdigställts är nu bygghandlingsprojekteringen av alla berg- och anläggningsentreprenaderna klar. Projekteringen av bygg- och installation pågår för fullt. Under året har även projektering av BEST samt vändspåret i Åkeshov pågått för fullt.
Planläggning och prövning

I augusti 2019 skickades järnvägsplanen till planprövning på Trafikverket.

Stockholms detaljplan har vunnit laga kraft. Detaljplanen i Solna antogs i kommunfullmäktige i Solna i augusti 2019, men överklagades av två parter. Mark- och miljödomstolen avslog överklaganden som kommit in. Det finns dock möjlighet att överklaga det beslutet vidare till mark- och miljööverdomstolen.

Upphandling och byggande
Entreprenaderna för arbetstunneln i Hagalund och arbetstunneln i Hagastaden pågår. Prekvalificeringen är klar för entreprenad, station Hagastaden. Förfrågningsunderlag skickas ut under maj månad. Prekvalificering pågår för entreprenad, berg och anläggning Södra Hagalund – Arenastaden. Det är en entreprenad som är en hopslagning av berg och anläggning Södra Hagalund, berg och anläggning Arenastaden samt arbetstunnel Arenastaden.

Ekonomi
Investeringsutgifter för tunnelbana till Arenastaden (inklusive station Södra Hagalund)

för perioden januari till april uppgår till 109 miljoner kronor vilket motsvarar en upparbetning på cirka 32 procent av årets budget. Av detta uppgår utfallet för Södra Hagalund till 35 miljoner kronor. I budget för 2020 är Södra Hagalund ett eget investeringsobjekt, men arbetet utförs inom samma projekt som Arenastaden.
Prognosen för helåret uppgår till 499 miljoner kronor jämfört med årets budget på 339 miljoner kronor (Arenastaden inklusive Hagalund), en avvikelse med 160 miljoner kronor. I det totala beloppet för Arenastaden ovan ingår prognosen för Södra Hagalund med 109 miljoner kronor jämfört med årets budget för Södra Hagalund på 87 miljoner kronor, en avvikelse om 22 miljoner kronor. Under 2019 har en kostnadsgenomlysning genomförts vilket medfört en ny bedömning av projektets slutkostnad. Avvikelsen beror på att inkomna anbud för arbetstunnlarna i Hagastaden och Hagalund varit högre än tidigare kalkylerat men de ligger fortfarande inom ramen för den nya bedömningen av slutkostnadsprognosen.

De totala utgifterna och kostnaderna för åren 2014 till april 2020 för Arenastaden inklusive Södra Hagalund uppgår till 1 262 miljoner kronor. I dessa ingår 973 miljoner kronor för byggherrekostnader inklusive projektering samt 289 miljoner kronor för förberedande entreprenader.

Tunnelbana till Barkarby
Tunnelbana till Barkarby innebär en förlängning av Blå linje från den befintliga stationen Akalla till Barkarby pendeltågsstation via Barkarbystaden. I ett separat avtal mellan Region Stockholm och Järfälla kommun regleras den finansiering som Järfälla kommun står för avseende uppgång och biljetthall i Veddesta vid Barkarby tunnelbanestation.

Projektering
Omfattningen av projekteringen har minskat då många förfrågningsunderlag nu är klara och upphandlingar är genomförda eller pågående. Pågående projekteringsarbete avser i första hand arbeten som kommer utföras längre fram i tid såsom ban- och elarbeten samt signal.
För pågående entreprenadarbeten finns projekterande konsulter tillgängliga som tekniskt stöd för att bistå i att svara på frågor från entreprenören och vid behov ta fram revideringS-PM.

Planläggning och prövning
Projektet har erhållit miljödom och kommunernas gamla detaljplaner är justerade. Järnvägsplanen är lagakraftvunnen. Projektet har flera av de nödvändiga byggloven på plats men vissa återstår dock. För att få dessa lov behöver kommunen få sina nya detaljplaner antagna, vilket förväntas ske under våren. Om detaljplanerna blir försenade eller överklagade kan det innebära att byggloven försenas och påverkar produktionen.
Arbete har under perioden pågått med att ta fram avtal med Järfälla kommun för de platser där tunnelbeneanläggningen och stadsplaneringen behöver samordnas, så kallade beröringspunktsavtal.

Upphandling och byggande
Entreprenadarbetena med arbetstunnlarna är under färdigställande och upphandlingen av den stora berg- och anläggningsentreprenaden är avslutad. Tilldelning genomfördes i slutet av mars. Arbetena påbörjas under sommaren.
En upphandling för projektets rulltrappor har avslutats och kontrakt är tecknat.

Upphandlingen av nästa stora entreprenad som omfattar byggande, installationer och tele har påbörjats och befinner sig i kvalificeringsfasen. Upphandlingen förväntas bli klar innan årets slut.

Ekonomi
Investeringsutgifter för tunnelbana till Barkarby för perioden januari-april uppgår till 70 miljoner kronor motsvarande en upparbetning om 10 procent av årets budget. Prognosen för helåret uppgår till 527 miljoner kronor jämfört med årets budget på 683 miljoner kronor, en avvikelse med 156 miljoner kronor. Avvikelsen beror på att tilldelning av Järfällatunneln har skett vid en senare tidpunkt än planerat vilket innebär att utgifter skjuts från 2020 till 2021. Anbudet för Järfällatunneln var lägre än budgeterat, därav en lägre prognos för helåret.

De totala utgifterna och kostnaderna för åren 2014 till april 2020 uppgår till 978 miljoner kronor. I dessa ingår 795 miljoner kronor för byggherrekostnader inklusive projektering samt 184 miljoner kronor för entreprenader.

Depå och fordon
I samband med att fullmäktige beslutade att godkänna avtalet om utbyggd tunnelbana uppdrogs det åt förvaltningen att även genomföra investering i depå och fordon för motsvarande 6,2 miljarder kronor (prisnivå januari 2013). Denna summa har justerats med 500 miljoner kronor (prisnivå 2013) avseende fordon som har flyttats till trafikförvaltningen inom ramen för regionens budget för år 2017 och år 2018. Depå respektive fordon är två separata investeringsobjekt. Projektens uppdrag är att säkerställa att det finns fordon och depåkapacitet inför de olika trafikstarterna för nya tunnelbanan.

Depå Nya tunnelbanan

Projektering
Projektörerna håller på att slutföra systemhandlingsarbetet med anläggningarna inom depåområdet och granskning samt samgranskning av 3D-modellerna är under arbete. Projektet fortsätter att jobba med de fem delentreprenaderna: Depå ovan jord, Kvicksund, Arbetstunneln, Anslutningsspåret och BEST. Tidskritiskt är att färdigställa projekteringen för det förberedande arbetet Västra sponten, vilket ligger under Berg och anläggning, men utförs inom depåområdet. Detta är ett arbete som hänger ihop med arbetsvägar, dagvattenmagasin, grundläggning av byggnader och spårflytt.

Projekteringen stöttar även entreprenaden Östra sponten med uppdaterade handlingar.

Spårplanen inom depån är nästan i mål och systemhandling BEST Depå kommer att fastställas under hösten 2020. Samtliga nya huslägen inom depån är låsta, dock har

arbete med utvändig spår- och växelutformning fortskridit. Systemhandling Tele är färdiggranskad.

Arbetet med förfrågningsunderlaget för Kvicksund pågår och dito för Arbetstunneln revideras och färdigställs nu.

Planläggning och prövning
Arbetet med att lösa de sista kvarstående frågorna efter järnvägsplanens granskning fortskrider. Kommunikation 1 genomfördes i mars och arbetet pågår med att förbereda kommunikation 2. Projektörerna har färdigställt kompletterande PM för buller och reviderat PM efter yttranden som inkom efter granskningen.
Arbete pågår med slutlig utformning av detaljplan Anslutningsspår.

Genomförandeavtal har tecknats med Stockholms Stad och under april har avtalet godkänts i nämnd hos Staden och Regionen. Godkännande i kommunfullmäktige planeras ske i juni 2020. Avtalet utgår från samma principer som för övriga projekt, förutom att Depåprojektet betalar för permanent markåtkomst.

Nödvändiga avtal för genomförande av Östra sponten, tecknades i början av 2020.

Upphandling och byggande
Under årets första kvartal har projektets första entreprenad handlats upp: Östra sponten. Upphandlingen var tidskritisk för att entreprenaden skulle kunna komma igång i tid med trädfällning och röjning innan fåglarnas häckningsperiod satte igång, vilket lyckades.
Förberedelse av förfrågningsunderlag för Arbetstunnel fortgår samt för betongtunneln under kvicksundsvägen som ska gå ut i maj respektive juni.

En mindre förskjutning av tilldelningen för såväl arbetstunneln samt tunneln vid Kvicksundsvägen har skett och ligger nu för bägge entreprenaderna i mitten av januari 2021.

Projektet har, tillsammans med upphandlingsenheten, träffat ett antal byggentreprenörer, avseende byggentreprenaden i depån. Syftet med dessa marknadsmöten var att få höra företagens intresse över detta komplexa projekt med verksamhet i drift.

Ekonomi
Investeringsutgifter för Depå Nya tunnelbanan för perioden januari-april uppgår till 59 miljoner kronor motsvarande en upparbetningsgrad om 23 procent av årets budget.
För helåret prognostiseras investeringsutgifterna till 284 miljoner kronor jämfört med årets budget på 252 miljoner kronor, en avvikelse med 32 miljoner kronor som är inom slutkostnadsprognos. Avvikelsen beror på att projektering sker mer intensivt under året än tidigare bedömning vilket innebär en högre månadsdebitering från projektören.

Fordon
Utbyggnaderna av tunnelbanan kommer att generera ett behov av fler tåg i trafik. Projektmedlen för investeringsobjekt fordon uppgick initialt till 2,8 miljarder kronor (prisnivå januari 2013). Justering har skett med 500 miljoner kronor (prisnivå januari 2013) genom beslut i fullmäktige, LS 2017-1258, att omfördela medel från investerings-

objekt fordon till objektet Teknisk anpassning av C30-fordon inom trafikförvaltningen. Upphandling av fordon till nya tunnelbanan sker inom ramen för trafikförvaltningens upphandling avseende fordon för hela kollektivtrafiksystemet. Nya tunnelbanans behov kommer avropas som en option till pågående C30-projekt. Samarbetet medför att förvaltningarna tillsammans kan öka samhällsnyttan genom att färre nya fordon behöver införskaffas i närtid då istället C20 kan livstidsförlängas och nyttjas.
Det är trafikförvaltningen som utför design- och testning av C30-fordonen. Förvaltningen har kontinuerliga avstämningar med trafikförvaltningen för att säkerställa att den tekniska anpassningen genomförs så att C30-fordonen kan trafikera utbyggnadssträckorna.

Ekonomi
De totala projektmedlen för Fordon uppgår till 2,8 miljarder kronor (prisnivå januari 2013). Justering har skett med 500 miljoner kronor (prisnivå januari 2013) genom beslut i regionfullmäktige att omfördela medel från investeringsobjekt Fordon till objektet Teknisk anpassning av C30-fordon på trafikförvaltningen. För 2020 har 3 miljoner kronor budgeterats i investeringsutgifter.

Tunnelbana till Älvsjö

Under 2020 etableras det nya projektet för tunnelbana till Älvsjö. Projektet innebär under de första två åren ett planeringsskede med fokus att på en i tillämpliga instanser beslutad lokalisering. Arbetet under år 2020 inriktas, förutom på att etablera projektet och inleda samarbete med exempelvis Stockholms stad, mot följande fyra områden:

- Systemanalys gällande funktion i kollektivtrafiksystemet och resefterfrågan beräknad med prognosmodell,
- Tekniska förutsättningar och krav gällande exempelvis signalsystem, fordon, trafikeringshypotes, depåkapacitet och typlösningar,
- Lokaliseringsutredning inklusive miljökonsekvensbeskrivning, samråd, geo- och bergtekniska fältundersökningar och ledningssamordning,
- Förutsättningar för produktion gällande exempelvis metod för tunneldrivning, tidplan, översyn av successiv kalkyl och hållbarhetsaspekter.

Planläggning och prövning
Tidigare projekt genomförs med stöd av järnvägsplan med motivering att det bland annat underlättar markåtkomst för tillfälligt nyttjande, samordning över kommungräns och tillämpning av etablerade arbetssätt. I samband med uppstarten av det nya projektet ses strategin för planläggning över för att ta hänsyn till aktuella förutsättningar. Under hösten planeras de första samråden med myndigheter och allmänhet.

Ekonomi
Investeringsutgifter för Tunnelbana till Älvsjö för perioden januari till april 2020 uppgår till knappt 2 miljoner kronor motsvarande en upparbetningsgrad om knappt 4 procent av årets budget. Totalt för projektet är i Sverigeförhandlingen överenskommet 11,5 miljarder kronor i 2016 års prisnivå exklusive depå och fordon. Planeringsskedet

beräknas ta cirka två år och kosta 100 miljoner kronor i 2016 års prisnivå. För år 2020 har 42,8 miljoner kronor budgeteras i aktuell prisnivå. Budgeten fördelas på dels resurser inom förvaltningen dels inköp av utredningar genom projekteringstjänster. De mest omfattande utredningarna bedöms vara lokaliseringsutredning samt geo- och bergtekniska fältundersökningar. Prognosen för året uppgår till cirka 35 miljoner kronor vilket är en avvikelse mot budget om 8 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.

4.3.1 Investeringsobjekt

Investeringsobjekt

Investeringsobjekt > 100 mkr (Mkr)	Utgift 2020	Budget 2020	Budget avvik.	Total ack utgift	Total prognos	Total budget
Tunnelbana till Nacka och Söder-ort	190	1 430		2 300	24 214	13 654
Tunnelbana till Arenastaden	73	252		954	6 333	4 214
Station Södra Hagalund	35	87		178	1 384	1 282
Tunnelbana till Barkarby	70	683		873	5 842	3 249
Depå Nya tunnelbanan	59	252		445	4 380	4 530
Fordon	1	3		8	2 712	2 389
Tunnelbana Fridhemsplan-Älvsjö	2	43		2	14 428	14 266
Totalt investeringsobjekt > 100 mkr	**430**	**2 750**		**4 760**	**59 293**	**43 584**

4.3.2 Ny- och ersättningsinvesteringar

Investeringar (Mkr)	Utgift 2020	Budget 2020	Budget avvik.	Upparb grad (%)
Nyinvesteringar	430,6	2 748,6		16%
Ersättningsinvesteringar				
Totalt investeringar	**430,6**	**2 748,6**		

5 Personal och utbildning

Förvaltningen hade i april cirka 280 medarbetare med mål att öka andelen anställda. Organisationen går nu i stora delar av verksamheten från ett projekteringsläge till ett byggskede. Det innebär att behovet av kompetens delvis förändras men främst behövs fler medarbetare.

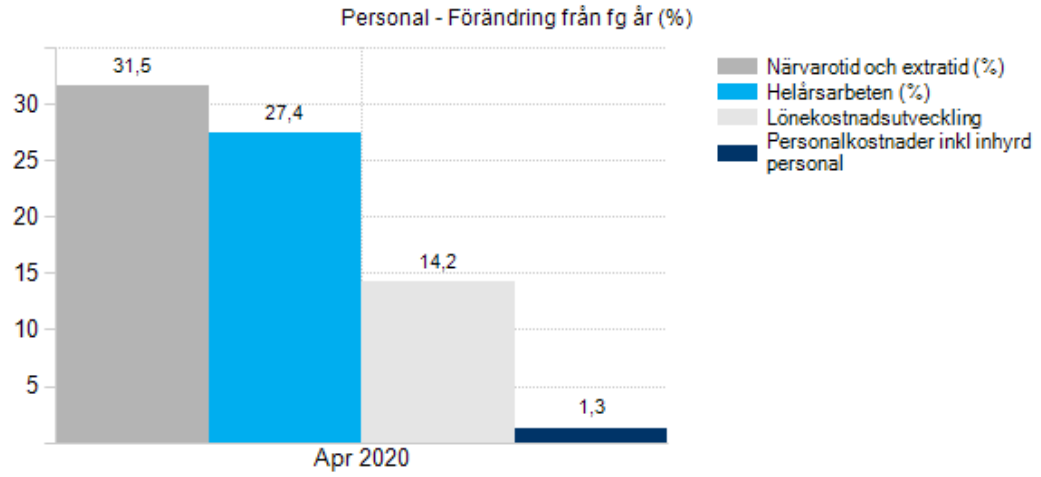
De kompetenser som behövs är svåra att rekrytera eftersom det pågår så många och stora infrastrukturprojekt i regionen. Den stora yrkesgruppen som förvaltningen behöver är olika former av byggledare.

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.

5.1 Personal



Helårsarbeten	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år	Prognos år	Budget år	Budget avvik.
Personal - Helårs-arbeten	79	76	3	27,4%	85	76	9

Utfall helårsarbeten i jämförelse med budget

- Förvaltningen har under perioden haft 79 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 85**.**

6 Risker och möjligheter

I stora infrastrukturprojekt finns alltid risker. Förvaltningen arbetar kontinuerligt för att minimera dessa. Riskerna som tas upp nedan avser tid och kostnad där en förskjuten tidplan även riskerar att öka kostnaden.

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 risk för fortsatt ökade kostnader och förseningar om överenskommelsen drar ut på tiden och förvaltningen ej kan bedriva verksamheten som planerat. Tilldelningen av den första huvudtunnelentreprenaden i mars skedde tre månader för sent jämfört med tidplan. Det innebär en risk för uppemot tre månaders försening för projektet tunnelbana till Barkarby.

Konsekvenser till följd av covid-19

Framdriften av förvaltningens projekt är generellt god trots covid-19. Risker finns i form av förseningar i materialleveranser samt personalfrånvaro i egna organisationen och hos leverantörerna.

Den största risken kopplat till covid-19 är dock en eventuell försening av arbetena vid Gullmarsplan. För att hålla tidplanen för tunnelbana till Nacka och Söderort krävs en avstängning av tunnelbanetrafiken vid Gullmarsplan sommaren 2020. Situationen med covid-19 kan innebära att avstängningen inte kommer till stånd då den kan innebära ökad trängsel och därmed ökad risk för smittspridning i kollektivtrafiken. För tunnelbaneutbyggnaden behövs avstängningen för att möjliggöra förberedande arbeten för hisschaktet mellan befintlig station och den nya plattformen. Arbetet ligger på kritiska linjen och en utebliven avstängning bedöms leda till ett års försening.

Marknadssituationen vid upphandling

Priset vid upphandling av entreprenörer kan variera inom ett stort spann beroende på konkurrensen på marknaden vid den aktuella tidpunkten samt det förtroende förvaltningen har hos marknaden för sina entreprenader. Förtroendet bygger framförallt på beställarens förmåga att visa stabil finansiering och trovärdiga tider.

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. Marknadsföring sker även via exempelvis LinkedIn, nyhetsbrev till leverantörer och möten med leverantörer.

Organisation

Kompetensförsörjning av förvaltningens och leverantörernas organisationer är kritisk för att kunna leverera enligt plan. Det är stor konkurrens om resurser inom anläggningssektorn varför det finns risk för brist på efterfrågade kompetenser inom exempelvis bergteknik.

För att främja intresset att arbeta på förvaltningen arbetar vi aktivt med att marknads-

föra verksamheten och nya tjänster bland annat på LinkedIn.

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. Lantmäterimyndigheten har meddelat att man i lantmäteriförrättningarna inte avser ge så kallat förtida tillträde till mark som tas i anspråk via servitut. Det innebär risk för stillestånd i produktionen i väntan på hantering av eventuella överklaganden från berörda fastighetsägare.

Överklaganden

Överklaganden kan leda till väsentliga konsekvenser på tid och kostnad.

De flesta av förvaltningens projekt har nu klara järnvägsplaner, detaljplaner och miljötillstånd. För Arenastaden och Depå kvarstår en risk för överklaganden av järnvägsplan. För Arenastaden har detaljplanen i Solna överklagats till mark- och miljööverdomstolen och väntar på eventuellt prövningstillstånd. Risk för överklagan av miljödom kvarstår för Depå. För tunnelbana till Älvsjö är planeringen i mycket tidigt skede vilket innebär risk för överklaganden i alla processer.

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.

Överlämning och driftsättning av anläggningen

För att den färdigbyggda anläggningen ska kunna överlämnas till trafikförvaltningen och driftsättas krävs nära samverkan mellan förvaltningarna. Det finns risk för förseningar och fördyringar om det i ett sent skede upptäcks brister i integrationen med befintlig tunnelbana.

De båda förvaltningarnas ledningar samarbetar i en samordnande ledningsgrupp och en beredningsgrupp. Under 2020 startar en rad arbetsgrupper för olika teknikområden i syfte att komma överens om hur den nya tunnelbanan ska integreras i den befintliga.

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.

Särskilda risker i tidiga skeden

För tunnelbana till Älvsjö har planeringen just börjat enligt den tidigareläggning av

medel som regionen och Stockholms stad har avtalat om. I detta tidiga skede finns det ytterligare risker jämfört med de övriga projekten. Innan spårsträckningen och lokaliseringen av stationerna är formellt fastlagd kvarstår mycket arbete tillsammans med parter och intressenter samt att gå igenom de legala processerna för exempelvis planläggning och miljötillstånd. Vidare bygger lösningen för depå på en inkoppling på röd linje och att befintlig depå kan nyttjas. Dock är det oklart hur mycket arbete som behövs för att anpassa nuvarande depåer till den framtida användningen.

7 Ledningens åtgärder

Med anledning av det rådande läget med den pågående covid-19 pandemin har ledningen sammanträtt tätare i en utökad ledningsgrupp med kommunikations- och säkerhetschef. Förvaltningens medarbetare har fått information kontinuerligt via mail och på intranätet. För att minska sprittspridningen är rekommendationen att i den mån man kan så ska arbetet förläggas på distans samt att vara observant och stanna hemma vid sjukdomssymtom.

Ledningsgruppen har bland annat genomfört en kontinuitetsplanering för våren, det vill säga hur förvaltningen förbereder sig på en eventuell ökad sjukfrånvaro. Vidare sker en kontinuerlig planering för att entreprenadverksamheten ska kunna fortgå utan större störningar till följd av covid-19. Dessutom har riktlinjer för hur kommunikation och genomförande av våra sprängningar och besiktningar tagits fram med utgångspunkt i den situation som samhället befinner sig till följd av covid-19.

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. Nu pågår en konstruktiv dialog mellan parterna för att lösa finansieringsfrågan.

Från ledningens sida innebär detta att förvaltningen 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 till 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.

8 Nämnd-/styrelsebehandling

Tertialrapporten per april 2020 behandlas i trafiknämnden den 26 maj 2020.

Bilaga 3: Investeringar i utbyggd tunnelbana 2020-2029

Region Stockholm

Mkr	Dnr	Status	Utfall 2020 jan-april	Prognos 2020	Budget 2020	Avvikelse 2020	Avvikelse 2020 (%)	Upparbet-ningsgrad 2020 (%)	Total ack. utfall	Total prognos	Total budget	Avvikelse total	Avvikelse total (%)	Total upp-arbetnings-grad (%)	Färdig-ställande (år)
1. Investeringar Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana															
1.1. Genomförandebeslut regionfullmäktige															
1.1.1 Nyinvesteringar > 100 mkr															
Tunnelbana till Nacka och Söderort		Pågående	189,9	1 524,2	1 429,9	-94,4	-7%	13,3%	2 300,5	24 214,0	13 653,7	-10 560,3	-77,3%	16,8%	2030
varav medfinansiering					*1 267,1*				*3 199,1*	*21 381,1*		*-21 381,1*			
Tunnelbana till Arenastaden		Pågående	73,3	390,2	251,6	-138,7	-55%	29,2%	953,6	6 333,3	4 214,1	-2119,2	-50,3%	22,6%	2028
varav medfinansiering					*433,3*				*893,2*	*3 969,4*		*-3969,4*			
Station Södra Hagalund		Pågående	35,5	108,5	87,0	-21,5	-25%	40,7%	178,1	1 384,5	1 282,4	-102,1	-8,0%	13,9%	2028
varav medfinansiering					*192,6*				*246,5*	*1 009,6*		*-1009,6*			
Tunnelbana till Barkarby		Pågående	70,0	526,8	682,7	155,8	23%	10,3%	872,9	5 841,7	3 248,9	-2592,8	-79,8%	26,9%	2026
varav medfinansiering				*375,6*	*437,6*				*814,4*	*4 748,3*		*-4748,3*			
Depå Nya tunnelbanan		Pågående	59,2	283,8	252,0	-31,8	-13%	23,5%	445,4	4 379,6	4 530,0	150,4	3,3%	9,8%	2025
Fordon		Planeras	1,1	4,0	2,6	-1,4	-52%	40,0%	7,7	2 711,5	2 388,8	-322,7	-13,5%	0,3%	2024
Tunnelbana Fridhemsplan-Älvsjö		Pågående	1,6	34,9	42,8	7,9	18%	3,7%	1,6	14 427,7	14 266,4	-161,3	-1,1%	0,0%	2035
varav medfinansiering				*28,3*	*27,8*					*13 575,4*		*-13 575*			
Summa beslutade investeringar Trafinknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana			***430,6***	***2 872,6***	**2 748,6**	***-124,1***	***0,0***	***16%***	***4 759,7***	***59 292,2***	**43 584,3**	***-15 707,9***	***-36,0%***	***10,9%***	
varav summa medfinansiering beslutade investeringar Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana				*403,9*	*2 358,5*	*1 954,6*	*82,9%*		*5 153,3*	*44 683,9*					
Summa Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana			***430,6***	***2 872,6***	**2 748,6**	***-124,1***	***-4,5%***	***15,7%***	***4 759,7***	***59 292,2***	**43 584,3**	***-15 707,9***	***-36,0%***	***10,9%***	
varav summa medfinansiering stat och kommuner Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana				*403,9*	*2 358,5*	*1 954,6*	*82,9%*		*32 800,8*	*32 800,8*	*32 800,8*			*100,0%*	
varav nyinvesteringar Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana			*430,6*	*2 872,6*	*2 748,6*	*-124*	*-4,5%*	*15,7%*	*4 760*	*59 292*	*43 584,3*	*-15 708*	*-36,0%*	*10,9%*	
varav ersättningsinvesteringar Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana															

Not 1. Erhållen medfinansiering redovisas som en skuld i balansräkningen tills dess att medlen förbrukas. Tidsmässiga skillnader mellan erhållna medel och årets investeringsutgifter gör att beloppen inte alltid är lika för ett enskilt år.

Not 2. För Depå, Nya tunnelbanan är budget lagd i enlighet med TJUT FUT2019-0265 vilket även innefattar vissa driftskostnader. Ackumulerade driftskostnader uppgår till cirka 35 mkr och uppskattas till cirka; år 2019: 15 mkr, år 2020: 15 mkr,år 2021: 15 mkr, år 2022: 23 mkr, år 2023: 14 mkr, år 2024: 7 mkr, år 2025: 0,5 mkr.

Not 3. Tunnelbana Fridhemsplan-Älvsjö. Investeringsutgifter avseende överenskommelse om förskottering och tidigareläggning för åren 2020-2021 är justerade och uppräknade enligt avtal.

Uppdrag (Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana)

0 1 0 0 av 1 Uppdrag

Status	Beslutat av		År	Diarienr	Kommentar Tertial 1
	Regionfullmäktige	**Tunnelbanestation Hagalund, Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan, Spårväg syd och Roslagsbanan till City** **Beskrivning** uppdra åt trafiknämnden återkomma med till LF med förslag till genomförandeavtal för objekten Tunnelbanestation Hagalund, Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan, Spårväg syd och Roslagsbanan till City **Ansvarig** Niklas Bergman **Rapportör** Björn Hägg, Pia Parkå	2017	LS 2017-0621	**Tertial 1 2020** Förvaltningen är i ett planeringsskede för projekt Fridhemsplan-Älvsjö. Under planeringsskedet förbereds genomförandeavtal med Stockholms stad. Planeringsskedet ska leda till beslut om lokalisering vid årsskiftet 2021/2022 och därefter följer beslut om genomförandeavtal.