Region Stockholm

FUT 2020-1290

Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Månadsrapport

Oktober 2021

Innehållsförteckning

1 Förvaltningschefens kommentar 3
1.1 Väsentliga händelser 3
1.2 Bedömning av risker och möjligheter 5
1.3 Ledningens åtgärder 8

2 Personal 10
2.1 Helårsarbeten 11

3 Ekonomi 12
3.1 Resultat 13
3.2 Åtgärdsprogram för ett resultat i balans 15
3.3 Investeringar 15
3.3.1 Status beslutade investeringsobjekt > 100 mkr 21
3.3.2 Kommande investeringsbeslut för investeringsobjekt > 300 mkr 21
3.3.3 Ny- och ersättningsinvesteringar 22

Bilagor

Bilaga 1: Bilaga C investeringar FUT 202110

Bilaga 2: FUT Covid2110

1 Förvaltningschefens kommentar

1.1 Väsentliga händelser

Efter en förnyad förhandling inom 2013 års Stockholmsförhandling enades parterna i april 2021 om ett tilläggsavtal kring hur tillkommande kostnader av pågående tunnelbaneutbyggnad ska finansieras. Tilläggsavtalet ersätter i sin helhet det tidigare tilläggsavtalet från 2017. Tilläggsavtalet beslutades av regionfullmäktige den 8 juni och har fastställts av beslutande församlingar i Stockholms stad, Nacka kommun, Solna stad och Järfälla kommun och gäller under förutsättning att den godkänns av regeringen.

Regionfullmäktige beslutade den 8 juni om att ett dotterbolag ska bildas, TN 2021-0404. Det finns till följd av att både förvaltningen och trafikförvaltningen bedriver verksamhet i AB SL ett behov av att förtydliga ansvarsförhållanden i det aktiebolagsrättsliga perspektivet, vad avser verkställande direktörens ansvar för den del av bolagets verksamhet som bedrivs genom förvaltningen. Genom bildandet av ett särskilt dotterbolag för förvaltningens verksamhet kan centrala ansvarsfrågor förtydligas. Vidare medför bildandet av ett dotterbolag en ändamålsenlig struktur med hänsyn till gällande redovisningsregler inom byggsektorn. Det nya dotterbolaget är i drift från 1 oktober 2021.

För tunnelbana till Älvsjö inom Sverigeförhandlingen avslutades det andra samrådet inom lokaliseringsutredningen den 30 juni. De inkomna synpunkterna sammanställs i en samrådsredogörelse.

Den 2 juli tecknades kontrakt för entreprenad 5711, betongtunnel under Kvicksundsvägen. Entreprenaden innefattar i huvudsak förberedande arbeten, spont, jord- och bergschakt, injektering, förstärkningsarbeten och ledningsomläggning.

Den 6 juli avvisade Mark- och miljööverdomstolen Cementas ansökan om täkttillstånd vid Slite på Gotland. Domen bedöms få mycket stor påverkan på tillgången till cement för projekt inom Sverige. Förvaltningen har översiktligt analyserat detta och dragit slutsatsen att utbyggnaden av tunnelbanan påverkas på samma sätt som övriga branschen. Förvaltningen kommer att behöva samarbeta tätt med entreprenörerna för att minimera konsekvenserna av ett stopp av cementleveranser från Slite. Under oktober fattade riksdagen beslut om förlängt tillstånd för Cementa att bryta kalk på Gotland, vilket är positivt för förvaltningens fortsatta arbete.

Den 27 augusti kom beskedet att Trafikverket har fastställt järnvägsplanen för Depå i Högdalen. Den har därefter överklagats och ligger hos regeringen för beslut.

Förvaltningen fick besked under oktober att förvaltningsrätten avslår överprövningen av tilldelning av anläggningsentreprenad Nacka. Entreprenaden omfattar bergschakt för spårtunnel, stationsutrymmen, betongarbeten och markarbeten. Nu råder en avtalsspärr på tio dagar innan kontrakt kan tecknas.

Den 22 oktober tecknades kontrakt för anläggningsentreprenad Sickla. Entreprenaden

omfattar spårtunnel, stationsutrymmen, betongarbeten samt anslutande markarbeten.

Förvaltningen fick den 22 oktober förvaltningsrättens dom om den överklagade entreprenadupphandlingen på sträckan Arenastaden - Södra Hagalund. Planerad ny tilldelning till våren.

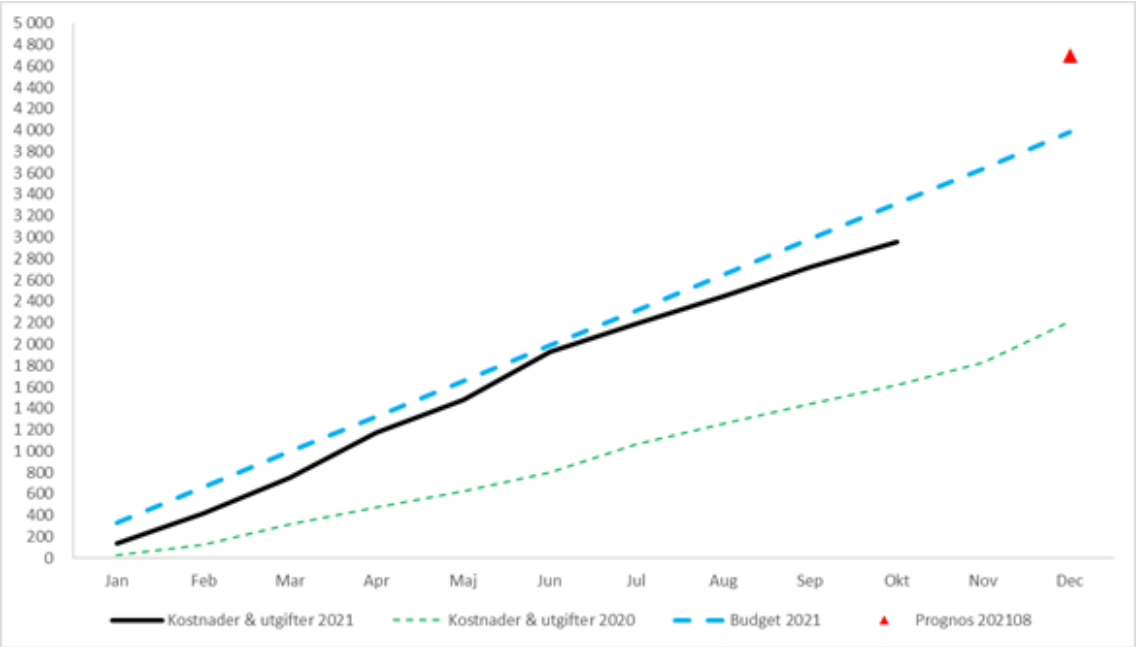
Den 26 oktober genomfördes en leverantörsdag där förvaltningen bjöd in och träffade branschen. Då presenterades bland annat uppdrag inom bygg, installation, BEST, logistik och samordning samt även projektering för tunnelbanan till Älvsjö.

Förvaltningen har som byggherre växlat upp arbetet med arbetsmiljö och beslutat om en färdplan mot 0 olyckor. Viktiga beslut har fattats bland annat om åtgärder vid ytsprängningar, åtgärder vid skrotningsarbete samt om arbetssätt vid utredningar av allvarliga olyckor och tillbud. Förvaltningen har även blivit medlem i bransch-samarbetet Håll nollan och därigenom deltagit i Håll nollans så kallade säkerhetspush den 21 september. Vid säkerhetspushen stannade arbetet på arbetsplatserna under en timme för att ge information om arbetsmiljöfrågor.

Gällande pandemin följer förvaltningen Folkhälsomyndighetens och Region Stockholms rekommendationer. Det innebar fram till 30 september att om man kan så ska arbetet utföras hemifrån. Förvaltningen har nu inlett en successiv återgång till våra arbetsplatser från och med den 1 oktober.

Investeringsplanen för nämnder och bolag tas fram i samband med budgetarbetet vilket generellt sker cirka ett år innan budgetåret. I enlighet med de kostnads-bedömningar som gjordes hösten 2019, ligger 2021 högre jämfört med fullmäktiges beslutade investeringsplan. Det samlade utfallet för totala investeringar och ej aktiverbara kostnader för perioden januari till och med oktober 2021 uppgår till 2 954 miljoner kronor (varav 120 miljoner kronor inom verksamhetens kostnader). Budgeten för helåret är 3 982 miljoner kronor (varav 170 miljoner kronor i ej aktiverbara kostnader och resterande som investeringsutgifter). Prognosen för helåret uppgår till 4 699 miljoner kronor (varav 173 miljoner kronor i kostnader), vilket är 717 miljoner högre än budgeterat.

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.



1.2 Bedömning av risker och möjligheter

Förvaltningen har i arbetet med verksamhetsplanen genomfört riskworkshop i projekt och på enheter. Förvaltningsledningen har därefter prioriterat de risker som ska tas upp till internkontrollplanen för 2021. Varje risk har kopplats till ett av regionfullmäktiges mål samt delats in i olika områden.

Nedan ges en kort sammanfattning av de största riskerna (röda) som återfinns i förvaltningens internkontrollplan. Uppföljning av risk sker minst per tertial och rapporteras i enlighet med regionens anvisningar.

Arbetsmiljö

De största identifierade riskerna inom området är ”arbetsolyckor och arbetsplatstillbud”. Dessa risker är kopplade till förvaltningens lokala mål *Hållbar verksamhet* samt fullmäktiges mål *Samhällsviktiga funktioner upprätthålls vid extraordinära händelser och klimatförändringar*.

Åtgärder som genomförts är framtagna och fastställda arbetsmiljömål och aktiviteter på avdelningarna. Exempel på aktivitet är att alla chefer ska ha genomfört ett platsbesök med fokus på arbetsmiljö, förvaltningen kommer även implementera färdplan mot 0-olyckor, för att utveckla arbetsmiljöarbetet innebärande bland annat medlemskap i branschorganisationen Håll Nollan. För pågående entreprenader sker ett regelbundet deltagande på entreprenörens skyddsronder.

Avslut och överlämning

De största identifierade riskerna inom området är ”medel för integration av tekniska system i befintlig tunnelbana saknas”. Dessa risker är kopplade till förvaltningens

lokala mål *Leverans i tid* och nämndmålet *Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem*.

Åtgärder som genomförts är att förvaltningen nu rekryterat en resurs som ska arbeta med överlämning. Ett nära samarbete med trafikförvaltningen, som slutligen ska ta över och drifta tunnelbaneanläggningen, och att trafikförvaltningen sätter av resurser är avgörande för att kunna minimera och helst eliminera risken.

Omfattning och förutsättningar

De största identifierade riskerna inom området är ”försening i tilldelning” samt ”bristande implementering av nya/förändrade krav från myndigheter eller i lag och förordning ”. Dessa risker är kopplade till förvaltningens lokala mål *Leverans i tid, Hållbar verksamhet* och nämndmålet *Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem* respektive fullmäktiges mål *Samhällsviktiga funktioner* upprätthålls vid extraordinära händelser och klimatförändringar.

Åtgärder som genomförts är att tilläggsavtal avseende finansiering av Stockholmsförhandlingens projekt är överenskommet mellan parterna i april. Det innebär att risken för försenad tilldelning beroende på ekonomisk ram i Stockholmsförhandlingens avtal är väsentligt reducerad.

Tjänsteutlåtande för utökad ekonomisk ram för berg- och anläggningsentreprenaderna samt för upphandling av bygg, installationer och BEST inom avdelning söder samt för Arenastaden på avdelning norr planeras vara klara för beslut i trafiknämnden under tertial 3.

Produktion

De största identifierade riskerna inom området är ”entreprenadberg klassas som avfall istället för biprodukt” samt ”livstidsförlängning av Grönt signalsystem”. Dessa risker är kopplade till förvaltningens lokala mål *Leverans i tid*, *Hållbar verksamhe*t samt *Effektiv anläggning* och fullmäktiges mål *Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem* respektive *Samhällsviktiga funktioner upprätthålls vid extraordinära händelser och klimatförändringar*.

Åtgärder som genomförts är dialog och bevakning. Ärende till mark- och miljödomstolen utreds samt samarbete med berörda kring klassificeringen av entreprenadberg.

Avseende Grönt signalsystem pågår samverkan och samordning med trafikförvaltningen.

Projektering

De största identifierade riskerna inom området är att ”generalkonsulter inte hinner få fram planerade handlingar och kvaliteten är bristfällig” samt att ”kalkyl för tunnelbana till Älvsjö överskrider ram”. Dessa risker kopplar till förvaltningens lokala mål *Långsiktig hållbar ekonomi* och fullmäktiges mål *Hållbar investeringsutveckling*.

Åtgärder som genomförts är att enkät på levererat förfrågningsunderlag för Hammarby

kanal är genomförd. Uppföljning av samarbetet görs regelbundet med generalkonsultens ombud och på ombudsmöten. Avseende risken ”kalkyl till Älvsjö överskrider ram" kommer successivanalys och omfattnings- och kostnadsoptimerade åtgärder genomföras i höst.

Samverkan med externa parter

Den största risken inom området är ”oenighet med finansierade parter om omfattning, intilliggande områden och anläggningar”, på förvaltningens uppdrag. Denna risk är kopplad till förvaltningens lokala mål *Nöjda uppdragsgivare och berörda av utbyggnaden* och fullmäktiges mål *Hållbar investeringsutveckling*.

Åtgärder som genomförts är att samarbete diskuteras löpande på delprojektstyrelser via exempelvis redovisning av statusrapportering och riskhantering. Avtal om finansiering är klar. Uppföljningskrav avseende risker och konsekvensbeskrivningar av potentiellt kostnadshöjande förutsättningar med mera är inarbetat i förhandlingen. I syfte att minska risken för ytterligare kostnadsökningar har parterna, i det tilläggsavtal som tecknades 2021, därför enats om ett nytt arbetssätt. Med det arbetssättet vill parterna gemensamt sträva efter att ytterligare fördyringar inte uppstår. Se avsnitt 1.3 Ledningens åtgärder.

Tillstånd och avtal

Den största risken inom området är att ”avtal inte efterlevs”. Denna risk är kopplad till förvaltningens lokala mål *Hållbar verksamhet* och fullmäktiges mål A*ttraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem*.

Åtgärder som genomförts är att checklistor inför byggstart är framtagna och används samt att framdriftskartor uppdateras löpande. Det pågår test för att se om även avtal och krav kan läggas in i kartverktyget.

Upphandling

De största riskerna inom området rör fel och/eller tolkning i förfrågningsunderlag avseende kvalificeringskrav och otydlighet i utvärderingsmodell samt ”tid och resursbrist i upphandlingsprocessen”. Dessa risker är kopplade till förvaltningens lokala mål *Leverans i tid* och fullmäktiges mål *Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem.*

Priset vid upphandling av entreprenörer kan variera beroende på konkurrensen på marknaden vid den aktuella tidpunkten samt det förtroende förvaltningen har hos marknaden för sina entreprenader. Överprövning av upphandlingar innebär tidsåtgång för prövning i domstolar vilket bland annat försenar entreprenadstarten.

Åtgärder som genomförts är att förvaltningen sedan årsskiftet har en ny resurs inom upphandlingsenheten som ansvarar för kvalitetssäkring av förfrågningsunderlag, svar på frågor under anbudstiden samt kontroll av kvalificering och utvärdering av anbud. Juridikenheten granskar underlag efter kontroll av kvalitetsansvarig.

Övriga förvaltningsövergripande risker

En betydande förvaltningsövergripande risk är att avtalen mellan parterna regleras med konsumentprisindex (KPI). Historiskt ligger KPI-utvecklingen betydligt lägre än den indexutveckling som skett inom bygg- och anläggningssektorn. Konsekvensen av en liknande trend i framtiden blir kostnadsökningar som inte ingår i överenskommelsen och därmed inte heller är finansierade.

Åtgärder som genomförts är att indexutvecklingen systematiskt följs upp tertialvis via statusrapportering och rapporteras till berörda parter.

1.3 Ledningens åtgärder

Under den pågående covid-19 pandemin har ledningen sammanträtt tätare i en utökad ledningsgrupp med kommunikations- och säkerhetschef. Förvaltningens medarbetare har fått information kontinuerligt via mejl och på intranätet. Efter sommaren har dessa möten avslutats.

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

Förvaltningen har följt allmänna råd från Folkhälsomyndigheten och Region Stockholm, det vill säga att fram till och med den 30 september 2021 arbete på distans där det är möjligt. Sedan 1 oktober sker en successiv återgång till kontoret. Från årsskiftet räknar förvaltningen med att arbetet kommer att ske på ett likadant sätt som innan pandemin, dvs. det huvudsakliga arbetet utförs på kontoret.

I samband med årsskiftet 21/22 kommer staberna och projekt Arenastaden att byta lokaler. Nya lokaler blir på Solnavägen 1 E. För tillfälligt genomför förvaltningen riskanalyser med utgångpunkt i flytten till nya lokaler. Riskanalyserna genomförs på enhets- och projektnivå.

Då förvaltningen nu är inne i ett byggskede har ledningen stärkt arbetet med arbetsmiljö. Med denna satsning stärks förvaltningens målsättning att det inte ska inträffa några allvarliga olyckor på våra arbetsplatser. Det innebär att;

- Vi påverkar säkerheten genom att skapa rätt förutsättningar.
- Vi jobbar i nära samverkan med våra projektörer och entreprenörer när det gäller planering och säkert utförande.
- Vi lär av de tillbud och olyckor som inträffar och agerar för att de inte ska upprepas.

Ekonomi, tid och risk

Efter ett arbete med genomlysning av projektens ekonomi och tid under hösten 2019 har förvaltningen en klar bild av projektens långsiktiga bedömningar av ekonomi, tid och risk. Efter en förnyad förhandling inom 2013 års Stockholmsförhandling enades parterna i april om ett tilläggsavtal kring hur tillkommande kostnader av pågående tunnelbaneutbyggnad ska finansieras. Tilläggsavtalet ersätter i sin helhet det tidigare tilläggsavtalet från 2017.

Förvaltningen arbetar med en stärkt uppföljning, styrning och återrapportering av ekonomi, tid och risk sedan ett beslut i ledningsgruppen i inledningen av 2020:

- Anläggningens omfattning är låst så att den blir tydlig för medarbetare och samarbetsparter.
- Projektens avrapportering till ledningen har standardiserats för att stärka den kontinuerliga kontrollen och styrningen samt förbättra avrapporteringen till Region Stockholm och övriga parter.
- Nyckeltal som underlättar en samlad styrning har implementerats.

Riskhantering

Utöver ovanstående har även riskhanteringen setts över. Målet är att skapa en större tydlighet, transparens och kontinuerlig statusrapportering inom förvaltningen men även gentemot de finansierande parterna. Arbetet med risker i ledningsgruppen har under 2021 intensifierats.

I syfte att minska risken för ytterligare kostnadsökningar har parterna i samband med tilläggsavtal 2021 enats om nytt arbetssätt:

- Göra konsekvensbeskrivningar av tillkommande, potentiellt kostnadshöjande förutsättningar/krav/risker/problem så snart de uppdagas och gemensam genomgång av möjliga, kostnadsbesparande åtgärder.
- Implementera kvalitativt riskhanteringsarbete, där risker kontinuerligt redovisas för styrelse och parter och där parterna tar gemensamt ansvar för att minimera och hantera riskerna.

Minska de administrativa kostnaderna

Regionfullmäktige har fattat beslut om att andelen administrativa kostnader inom förvaltningar och bolag ska minska. Förvaltningen ansvarar för att genomföra utbygganden av nya tunnelbanan vilket innebär ansvar för utredning, projektering, byggande och slutligen överlämning av anläggningen för drift. För att detta ansvar ska kunna fullföljas enligt uppsatta avtal är det en förutsättning att det finns en tydlig och stark närhet kring funktioner som ekonomi, kommunikation, hållbarhet, säkerhet, informationshantering, upphandling och juridik. Dessa funktioner gör det möjligt att genomföra utbyggnaden av nya tunnelbanan utifrån uppställda krav i avtalen, från parterna och från Region Stockholm.

Förvaltningens bemanning bygger helt på de olika utvecklingsskeden som nya

tunnelbanan befinner sig. Förvaltningen har från starten arbetat med en långsiktig bemanningsplanering som initialt de första åren inneburit en utökning av tjänster, från en mycket låg nivå, både inom projekten och även kring de mer administrativa funktionerna. I dessa planer finns även en nedgång inplanerad i takt med att projekten närmar sig slutförande. Detta sker vid olika tillfällen för de olika projekten. En ökning av bemanningen kommer successivt att följas av en reducering. Målet är att bemanningen endast ska motsvara de nödvändiga behov som verksamheten har. Mot den bakgrunden har förvaltningen från starten år 2014 haft ambitionen att samutnyttja resurser och processer som redan finns inom Region Stockholm. Detta görs i dagsläget bland annat avseende HR-tjänster, diarieföring, kontorstjänster och ekonomihantering. Detta betyder att förvaltningen löpande anpassar det administrativa stödet och styrningen efter projektens faser.

2 Personal

Förvaltningen hade i oktober 411 medarbetare.

Större delen av organisationen befinner sig i ett intensivt byggskede och under det gångna året har många rekryteringar genomförts. Det har skett dels genom anställningar, dels genom inhyrning av resurser från konsultföretag. Förvaltningens mål är att öka andelen anställda i relation till inhyrd personal, förstahandsalternativet ska därför alltid vara anställning.

Inom förvaltningen har bedömningar gjorts av vilken personal som kommer att behövas under kommande år. Förvaltningen eftersträvar att uppnå rätt kompetensnivå med fokus att arbeta med en kostnadseffektiv organisation. Förvaltningen arbetar med att genomföra en växling av bemanning för att öka andelen anställda. Som ett led i arbetet med att vara en hållbar arbetsgivare kommer avdelningschefer årligen att föredra för ledningsgruppen hur bemanningsplanerna ser ut på kort och lång sikt för att skapa en bättre överblick samt möjliggöra för långsiktighet.

Förvaltningen arbetar i möjligaste mån med att samutnyttja resurser eller köpa delar av tjänster inom regionen för att uppnå kostnadseffektivitet. Exempel på samutnyttjande är HR-tjänster, redovisningstjänster, registratur, vaktmästeri och IT-service.

Under det senaste året då förvaltningens arbete påverkats av den pågående pandemin har även medarbetarnas situation påverkats då rekommendationen varit att arbete, i den mån det går, ska ske på distans. Från den 1 oktober har en succesiv återgång till kontoren påbörjats.

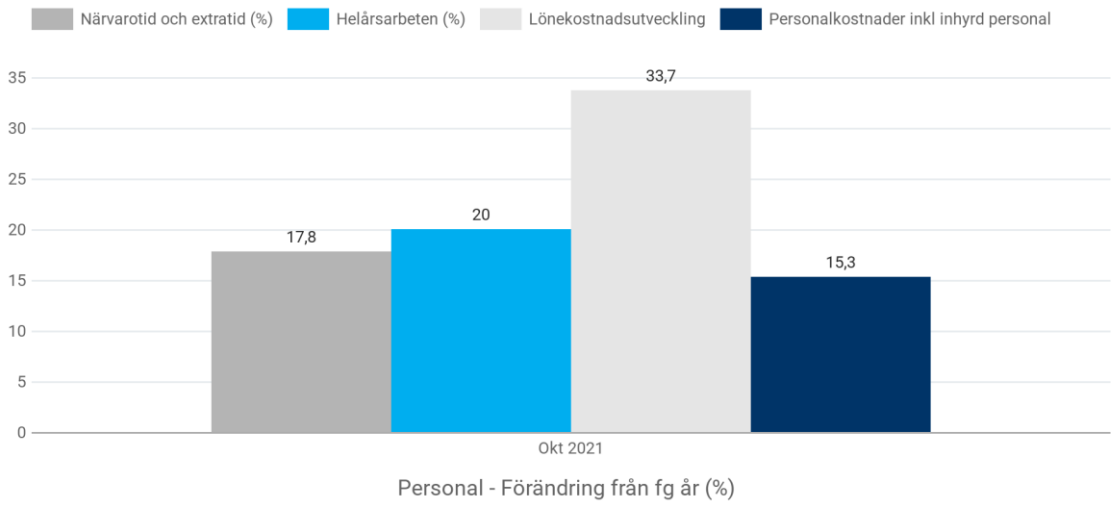
Mot den bakgrunden har förvaltningen kontinuerligt genomfört medarbetarbarometern med särskilda frågor kring arbetssituationen under covid-19.

Resultatet visar en viss ökning av hälsoproblem kopplade till arbetet, främst rygg och nackproblem. Förvaltningen har gått från att 10 procent uppger någon form av problem till 14 procent. För att avhjälpa detta har Region Stockholm lånat ut utrustning som till exempel kontorsstol och dataskärm. Som en följd av pandemin har nya arbetssätt utvecklats som förvaltningen kommer kunna dra lärdom av i det fortsatta arbetet.

Förvaltningen har bland annat haft en särskild satsning avseende Teamsutbildning för medarbetarna. Vidare undersöks just nu möjligheten till elektronisk signering för att underlätta i vardagen för medarbetare och chefer.

Årligen genomförs särskilda satsningar på de anställda inom förvaltningen, i nuläget cirka 110 personer. I våras genomfördes en större satsning på självledarskap.

2.1 Helårsarbeten



Helårsarbeten	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år	Prognos år	Budget år	Budget avvik.
Personal - Helårsarbeten	102	100	2	20%	108	100	8

Utfall i jämförelse med budget

- Förvaltningen har under perioden haft 102 anställda 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 har ökat.

Prognos i jämförelse med budget

För helåret 2021 förväntas inga väsentliga avvikelser mellan prognos och budget.

3 Ekonomi

Ekonomin bygger i stora delar på tilläggsavtal 2021 som beslutades av regionfullmäktige den 8 juni. Överenskommelsen har fastställts av beslutande församlingar i Region Stockholm, Stockholms stad, Nacka kommun, Solna stad och Järfälla kommun och gäller under förutsättning att den godkänns av regeringen. Ett nytt förslag till betalplan inom tilläggsavtalet har tagits fram för beslut i styrelsen som bättre speglar förvaltningens behov av medel. Styrelsen förväntas fatta beslut om betalplan efter att regeringen fattat beslut om tilläggsavtal 2021.

Förvaltning för utbyggd tunnelbana upparbetar från och med 2020 anläggningen inom AB SL. Drift- och avskrivningskostnader kommer att uppstå efter trafikstart och kommer då att belasta trafikförvaltningen. Driftkostnader hänförliga till Region Stockholms andel av verksamhetens kostnader kommer under byggtiden att belasta AB SL då Region Stockholms finansieringsform skiljer sig från övriga parters finansieringsform i Stockholms- och Sverigeförhandlingen.

Det finns till följd av att både förvaltningen och trafikförvaltningen bedriver verksamhet i AB SL ett behov av att förtydliga ansvarsförhållanden i det aktiebolagsrättsliga perspektivet, vad avser verkställande direktörens ansvar för den del av bolagets verksamhet som bedrivs genom förvaltningen. Genom bildandet av ett särskilt dotterbolag för förvaltningens verksamhet kan centrala ansvarsfrågor förtydligas. Vidare medför bildandet av ett dotterbolag en ändamålsenlig struktur med hänsyn till gällande redovisningsregler inom byggsektorn. Med anledning av detta har ett implementeringsarbete skett och det nya dotterbolaget är i drift från 1 oktober 2021.

Den centrala staben (del av byggherrekostnaden) bedöms redovisningsmässigt inte vara en del av investeringarna varför dessa kostnader inte ingår i den samlade investeringsbudgeten. Kostnader som inte är direkt hänförliga till respektive investeringsobjekt ingår i resultatbudgeten. I dessa kostnader ingår kostnader i samband med att förvaltningen medfinansierar Trafikverket för Mälarbanans biljetthall. Detta innebär att cirka 200 miljoner kronor i 2016 års prisnivå beräknas att betalas ut till Trafikverket och därmed kostnadsförs.

Informationen i detta kapitel är konsoliderad, det vill säga att förvaltning för utbyggd tunnelbana och bolagsdelning inom AB SL redovisas sammantaget där interna transaktioner elimineras och benämns "förvaltningen" om inget annat anges.

3.1 Resultat

Resultat*	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år	Prognos år	Budget år	Budget avvik.
Anslag	17	17	0		20	20	0
Övriga bidrag	107	133	-26	18,1 %	173	170	3
Övriga intäkter	0	0	0		0	0	0
Verksamhetens intäkter	**124**	**150**	**-26**	**25 %**	**193**	**190**	**3**
Personalkostnader inkl inhyrd personal	-79	-87	8	15,3 %	-101	-106	5
Lämnade bidrag	-12	-12	0		-30	-24	-6
Lokal- och fastighetskostnader	-7	-7	0	-27,3 %	-8	-8	0
IT- och telekostnader	-7	-7	0	3,2 %	-10	-8	-2
Övriga kostnader	-15	-20	5	6,8 %	-24	-24	0
Verksamhetens kostnader	**-119**	**-133**	**14**	**18,4 %**	**-173**	**-170**	**-3**
Avskrivningar	0	0	0		0	0	0
Finansnetto	-10	-17	7		-20	-20	0
Resultat**	**-4,9**	**0**	**-4,9**		**0**	**0**	**0**

* mkr

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

Utfall i jämförelse med budget

Förvaltningen har enligt Budget 2021 ett fastställt resultatkrav som uppgår till 0 miljoner kronor och utfallet för året understiger fastställt resultatkrav med cirka 1 miljon kronor.

- Anslag om totalt 20 miljoner för år 2021 kommer betalas ut från Region Stockholm och en tolftedel erhålls varje månad med syfte att göra Region Stockholms finansieringsform kostnadsneutral.
- Övriga bidrag (externa) avser en upplösning av finansieringen från parterna vilket sker månadsvis i takt med förvaltningens kostnader. Utfallet för bidragen är 107 miljoner kronor och motsvarar verksamhetens kostnader exklusive Region Stockholms andel av kostnaderna. Detta då Region Stockholms finansieringsform omöjliggör samma tillämpning av redovisningsprinciper som för bidrag och leder därför till att Region Stockholms andel av verksamhetens kostnader belastar förvaltningens resultat.
- Personalkostnader inklusive inhyrd personal är 79 miljoner kronor vilket är 8 miljoner kronor lägre än periodiserad budget. Detta beror på en lägre volym av köpta timmar hänförligt till inhyrd personal.
- Lämnande av bidrag om cirka 12 miljoner kronor utgörs av en utbetalning till

Trafikverket 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.

- Utfallet för IT- och telekostnader understiger de budgeterade kostnaderna med mindre än 1 miljon kronor.
- I kategorin för övriga kostnader ingår bland annat konsultkostnader, kommunikationskostnader samt övriga kostnader. Utfallet för övriga kostnader är 15 miljoner kronor och understiger budgeten med 5 miljoner kronor. Detta beror på en förskjutning av planerade insatser.
- Förvaltningen har inte några avskrivningskostnader. Först när tunnelbanan tas i drift kommer avskrivningskostnader för denna att redovisas vilka kommer att hanteras inom ramen för trafikförvaltningens verksamhet.
- Finansnettot motsvarar de regioninterna räntekostnaderna som är hänförligt till regionens finansiering.
- Konsoliderat resultat för förvaltningsdelen och bolagsdelen inom AB SL som visas i resultaträkningen ovan uppgår till 5 miljoner per oktober och utgörs av Region Stockholms andel av kostnaderna och mellanskillnaden av anslag och koncernintern ränta.

Kostnader som uppstår i förvaltningsdelen (ej konsoliderat) ska matchas med intäkter vid försäljning av tjänster till bolagsdelen inom AB SL. Resultatet för förvaltningsdelen separat uppgår till -1 miljoner kronor per sista oktober vilket primärt består av Region Stockholm andel av lämnade bidrag. Bolagsdelen inom AB SL enskilt (ej konsoliderat) redovisar ett resultat om -4 miljoner per oktober som består av mellanskillnaden av anslag och ränta samt Region Stockholms andel av verksamhetens kostnader. SL Nya Tunnelbanan AB uppvisar ett nollresultat.

Prognos i jämförelse med budget

Prognosmässigt har verksamhetens kostnader ökat med 3 miljoner kronor jämfört med budgeten. Avvikelsen för personalkostnader inklusive inhyrd personal uppgår till 5 miljoner kronor. Planerade bidrag för bytespunkt Barkarby förväntas öka med 6 miljoner kronor. I övrigt är det mindre avvikelser mellan prognos och budget.

Covid-19-effekt på utfall

Förvaltningen har inte någon effekt av covid-19 i resultaträkningen, nedan stycken avser investeringsverksamhet.

Utfall för merkostnader under perioden januari - oktober omfattar cirka 0,2 miljoner kronor och avser förseningar vad gäller materielleveranser vilket påverkar ledtider, samt tillfälliga lösningar som inneburit merkostnader i SICE-entreprenaden (säkerhetstekniska installationer). Se bilaga FUTcovid2110.

Covid-19-effekt på prognos

Förvaltningen har inte någon effekt av covid-19 i resultaträkningen. För

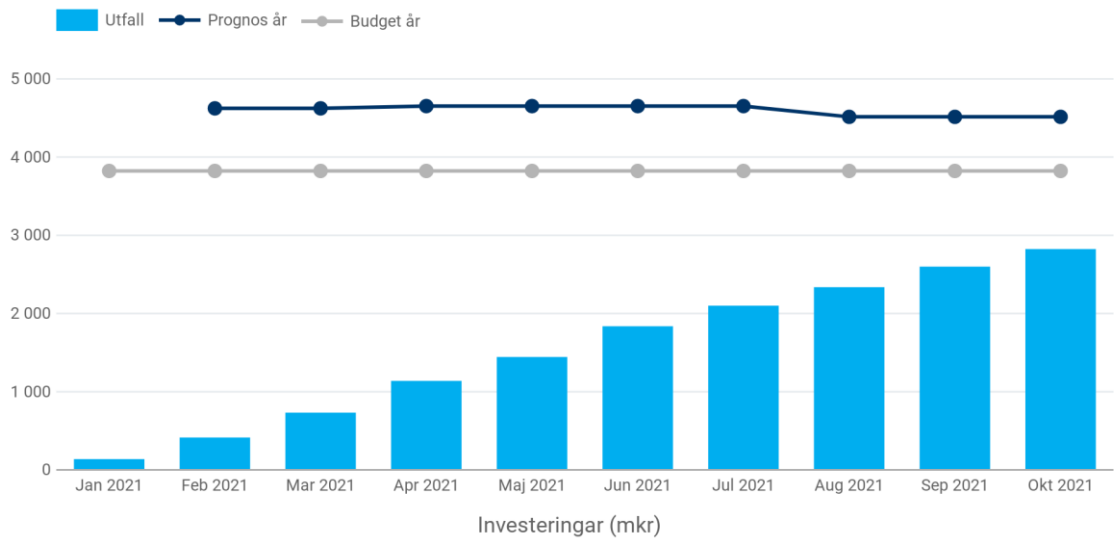
investeringsverksamheten finns inga större effekter på prognos för året. Uppföljning sker löpande och rapportering i enlighet med regionens riktlinjer.

3.2 Åtgärdsprogram för ett resultat i balans

Åtgärd (mkr)	Kommentar	Utfall	Prognos 2021	Budget 2021	Budget 2022
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, som därefter sammanställts i styrgruppen och presenterats för Stockholmsförhandlingens styrelse. Slutsatserna från detta arbete är att inga besparingsåtgärder kan rekommenderas.

3.3 Investeringar



Utgift i jämförelse med budget

Utfallet för investeringsobjekten per oktober 2021 uppgår till 2 834 miljoner kronor, vilket är 1 320 miljoner kronor högre än motsvarande period föregående år. 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 cirka 74 procent av budget. För investeringar lämnas ingen periodiserad budget.

Totala utgifter och kostnader

Förvaltningens totala utgifter och kostnader för åren 2014 till och med oktober 2021 uppgår till 10 024 miljoner kronor. I dessa ingår 6 382 miljoner kronor för byggherre-kostnader inklusive projektering samt 3 642 miljoner kronor för entreprenader.

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 kostnadsbedömningen var drygt 9 miljarder kronor högre än i avtalet redovisat kostnadstak, i 2016 års prisnivå. Detta har medfört att samtal genomförts mellan parterna för att komma fram till hur kostnadsökningarna kan hanteras. En överenskommelse har nåtts om hur tillkommande kostnader av pågående tunnelbaneutbyggnad i och kring Stockholm ska finansieras. Överenskommelsen innebär att de tillkommande kostnaderna ska fördelas mellan parterna med 4 miljarder kronor för staten. Regionens andel ska vara cirka 3 miljarder kronor och kommunernas sammantagna andel ska vara cirka 2,3 miljarder kronor. Överenskommelsen har fastställts av beslutande församlingar i Region Stockholm, Stockholms stad, Nacka kommun, Solna stad och Järfälla kommun. Regionfullmäktige fattade beslut om tilläggsavtalet den 8 juni. Överenskommelsen gäller under förutsättning att den godkänns av regeringen. Förvaltningen har ett förankrat arbetssätt med stärkt uppföljning, styrning och återapportering till parterna.

Prognos i jämförelse med budget

Total årsprognos för förvaltningens investeringsutgifter uppgår till 4 525 miljoner kronor jämfört med regionfullmäktiges beslutade budget för 2021 som uppgår till 3 811 miljoner kronor. Regionfullmäktiges beslutade budget avviker mot förvaltningens inlämnade underlag till budget för 2021 med cirka 700 miljoner kronor. Förklaringen till detta är att förvaltningen lyft en kostnadsfördyring om cirka 9 miljarder kronor högre än i avtalet redovisat kostnadstak, i 2016 års prisnivå som vid tidpunkten för fullmäktiges budgetbeslut inte hade nått en finansieringslösning mellan parterna avseende slutkostnad. Parterna har kommit överens om ett tilläggsavtal som bygger på den justerade prognosen avseende hur den pågående tunnelbaneutbyggnaden i och kring Stockholm ska finansieras.

TUNNELBANA TILL NACKA OCH SÖDERORT:

Projekt tunnelbana till Nacka och Söderort innebär en förlängning av Blå linje söderut från Kungsträdgården till Nacka samt en avgrening via Gullmarsplan med anslutning till befintlig tunnelbana vid Sockenplan. Totalt ska projektet bygga 11,2 kilometer spårtunnel samt sju stationer; Sofia, Hammarby kanal, Sickla, Järla, Nacka, Slakthuset och en ny stationsdel under den befintliga stationen vid Gullmarsplan. För att kunna bygga dessa nya tunnlar och stationer så ingår det i projektet att bygga åtta arbetstunnlar.

Ekonomi

Investeringsutgifter för tunnelbana till Nacka och Söderort för perioden januari till oktober 2021 uppgår till 1 299 miljoner kronor vilket motsvarar en upparbetning på cirka 77 procent av årets budget.

Prognosen för helåret uppgår till 2 071 miljoner kronor. Jämfört med den av fullmäktige beslutade budgeten för året på 1 680 miljoner kronor motsvarar det en avvikelse med 391 miljoner kronor. Avvikelsen beror delvis på att finansierings-lösningen för de kostnadsfördyringar som lyfts inte hade nåtts vid fullmäktiges beslut om budget. Avvikelsen beror även på förändringar i tidplaner bland annat på grund av överklagade upphandlingar för tunnelentreprenader. Överklagande har bidragit till förseningar som i sin tur riskerar att förskjuta planerat datum för öppning av nya tunnelbanan.

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 inom Sverigeförhandlingen. Det innebär att tre stationer byggs utmed sträckan, Hagastaden, Södra Hagalund och Arenastaden.

I byggskedet är nu projektet indelat i tre delprojekt, delprojekt Stockholm, delprojekt Solna och delprojekt BEST och det finns en stabsfunktion med projektchef och gemensamma funktioner för de tre delprojekten.

Ekonomi

Investeringsutgifter för tunnelbana till Arenastaden (inklusive station Södra Hagalund) för perioden januari till oktober 2021 uppgår till 425 miljoner kronor vilket motsvarar en upparbetning på cirka 59 procent av årets budget. Av detta uppgår utfallet för station Södra Hagalund till 29 miljoner kronor. I budget för 2021 är station Södra Hagalund ett eget investeringsobjekt, men arbetet utförs inom samma projekt som Arenastaden.

Prognosen för helåret uppgår till 637 miljoner kronor vilket är en sänkning från april med 35 miljoner kronor främst hänförligt till förskjutning av utgifter för arbetstunnel Hagalund samt överklagan av berg- och anläggningsentreprenaden Arenastaden – Södra Hagalund vilket förskjuter kostnader framåt i tiden.

Jämfört med den av fullmäktige beslutade budgeten för året på 723 miljoner kronor (Arenastaden inklusive Hagalund), motsvarar det en avvikelse med 86 miljoner kronor.

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.

Ekonomi

Investeringsutgifter för tunnelbana till Barkarby för perioden januari till oktober 2021 uppgår till 719 miljoner kronor.

Prognosen för helåret uppgår till 1 088 miljoner kronor. Jämfört med den av fullmäktige beslutade budgeten för året på 512 miljoner kronor motsvarar det en avvikelse med 577 miljoner kronor. Avvikelsen beror bland annat på att finansierings-lösningen för de kostnadsfördyringar som lyfts inte hade beslutats vid fullmäktiges beslut om budget.

Avvikelsen beror även på att vid prognosen som låg till grund för budgetunderlaget hade den stora berg- och anläggningsentreprenaden Järfällatunneln inte påbörjats och entreprenörens tidplan skiljer sig något mot den uppskattning som gjordes vid budgetunderlaget. Vidare blev viss upparbetning förskjuten från 2020 till 2021. För den stora BIT-entreprenaden beräknas i dagsläget större förskottsbetalning under 2021 i enlighet med kontrakt till skillnad mot prognostiseringen vid budgetunderlaget som skedde innan upphandling. Vissa andra arbeten som vid budgetunderlaget beräknades vara klara har förskjutits in i 2021 vilket även innebär viss förskjutning av utgifter till budgetåret.

Prognosen för i år är även högre på grund av att entreprenören i den stora Järfälla-entreprenaden velat ta ut mer förskottsbetalning än tidigare under 2021 vilket de har rätt till enligt kontrakt.

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). 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 - UTBYGGNAD HÖGDALEN

Depå Nya tunnelbanan innebär en utbyggd depå i Högdalen. Projektet är uppdelat i delprojekten Berg- och anläggning, Hus samt BEST.

Ekonomi

Investeringsutgifter för Depå Nya tunnelbanan för perioden januari till oktober 2021

uppgår till 350 miljoner kronor motsvarande en upparbetningsgrad om 42 procent av årets budget. Att upparbetningen inte är högre beror främst på att produktion av delprojekt HUS inte riktigt har kommit igång som prognostiserat samtidigt som entreprenören ligger efter med fakturering för det arbete som utförts under året.

Prognosen för helåret uppgår till 669 miljoner kronor vilket en sänkning sen i april med 153 miljoner kronor och 159 miljoner kronor lägre än den av fullmäktige beslutade budgeten för året på 828 miljoner.

Sänkningen av prognosen är främst hänförligt till att förskjutning i produktionen av delprojektet Hus som inte kommit igång som planerat. Det finns även förskjutning i vissa genomförandeavtal, samt den ovan nämnda överklagan av tilldelningen för betongtunneln vid Kvicksundsvägen vilket förskjuter kostnader framåt i tiden.

FORDON

Utbyggnaderna av tunnelbanan kommer att generera ett behov av fler tåg i trafik. Upphandling av nya fordon till nya tunnelbanan avses ske inom ramen för trafikförvaltningens C30-projekt.

Ekonomi

Investeringsutgifter för Fordon för perioden januari till oktober 2021 uppgår till 2 miljoner kronor.

Prognosen för helåret uppgår till 3 miljoner kronor jämfört med årets budget på 3 miljoner kronor.

TUNNELBANA TILL ÄLVSJÖ:

Under 2020 etablerades 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 inriktades, 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 trafikering, depåkapacitet och typlösningar,
- Lokaliseringsutredning inklusive miljöbeskrivning, samråd, geo- och bergtekniska fältundersökningar och hållbarhetsaspekter,
- Förutsättningar för produktion gällande exempelvis metod för tunneldrivning, tidplan och översyn av kostnader enligt successivprincipen.

Arbetet beskrivs i en projektplan för planeringsskedet 2020 – 2021. Projektplanen

godkändes av Region Stockholm, Stockholms stad och staten den 30 juni 2020.

Under år 2021 inriktas arbetet på att slutföra påbörjade aktiviteter inför beslut om lokalisering samt att förbereda för kommande projekteringsarbete.

Ekonomi

Investeringsutgifter för Tunnelbana till Älvsjö för perioden januari till och med oktober 2021 uppgår till 39 miljoner kronor motsvarande en upparbetningsgrad om cirka 60 procent av årets budget.

Prognosen för helåret uppgår till 56 miljoner kronor jämfört med årets budget på 66 miljoner kronor, en avvikelse med cirka 10 miljoner kronor.

Genomförbarhet och risk

Investeringsplanen för nämnder och bolag tas fram under våren året innan budgetåret vilket gör att det finns viss osäkerhet gällande träffsäkerheten i budgeten. I komplicerade infrastrukturprojekt med många processer och inblandade intressenter är det svårt att förutse eventuella konsekvenser som kan ha påverkan på framdriften. Historiskt har upparbetningsgraden därför varit lägre än den beslutade investeringsplanen.

Framtagna investeringsplaner avseende Stockholmsförhandlingens utbyggnadssträckor utgår från den kostnadsanalys som är gjord av förvaltningen hösten 2019. För de tre utbyggnadssträckorna ingår således den redovisade kostnadsfördyringen som ingår i tilläggsavtal 2021.

Den totala investeringsprognosen utgår från prognoser i prisnivå januari 2016. Prognosen har räknats upp till dagens prisnivå med KPI-utfall. Därefter har investeringsprognosen räknats upp med 2 procent årligen enligt regionens riktlinjer. Det finns en risk att KPI-ökningen blir lägre än faktiskt byggindex vilket medför en kostnadsrisk.

Se vidare under avsnitt 1.2 Bedömning av risker och möjligheter.

3.3.1 Status beslutade investeringsobjekt > 100 mkr

Investeringsobjekt

Investeringsobjekt > 100 mkr (Mkr)	Utgift 2021	Prognos 2021	Budget 2021	Budget avvik.	Total ack utgift	Total prognos	Total budget
Genomförande							
Tunnelbana till Nacka och Söderort	1 298,7	2 071,1	1 680,3	-390,9	4 450,8	22 466,7	13 653,7
Tunnelbana till Arenastaden	395,3	519,3	534,4	15,1	1 577,8	5 951,2	4 214,1
Station Södra Hagalund	29,4	118,0	188,7	70,7	254,3	1 296,1	1 282,4
Tunnelbana till Barkarby	719,4	1 088,5	511,9	-576,6	1 914,8	5 405,9	3 248,9
Depå Nya tunnelbanan	349,8	669,4	828,0	158,6	977,7	4 309,7	4 530,0
Fordon	2,5	2,9	2,7	-0,2	12,5	2 637,9	2 388,8
Tunnelbana till Älvsjö	39,2	55,9	65,5	9,6	62,3	13 857,7	14 266,4
Investeringsobjekt 1							
Investeringsobjekt 2							
Avslutade							
Investeringsobjekt 1							
Investeringsobjekt 2							
Totalt investeringsobjekt > 100 mkr	**2 834,3**	**4 525,1**	**3 811,5**	**-713,7**	**9 250,2**	**55 925, 2**	**43 584, 3**

3.3.2 Kommande investeringsbeslut för investeringsobjekt > 300 mkr

Investeringsobjekt	Typ av beslut	Total investerings-utgift, mkr	Datum beslut nämnd/bolagsstyrelse	Datum planerat beslut RS/RF
Depå och fordon Älvsjö	Inriktnings-beslut		Vinter/vår2022	

I samband med utbyggnaden av tunnelbana till Älvsjö tillkommer det behov av depå och fordon. Beloppet för detta är i underlagen till Sverigeförhandlingen beräknade till 2,2 miljarder kronor i 2016 års prisnivå. Detta objekt finansieras i sin helhet av Region Stockholm.

Depå och fordon omfattas av regionens Riktlinjer för investeringar. Förvaltningen kommer under 2021 ta fram interna beslut i enlighet med riktlinjen. Under inledningen av 2022 behöver inriktningsbeslut avseende depå och fordon Älvsjö att fattas för att lokaliseringsutredningen ska kunna startas .

3.3.3 Ny- och ersättningsinvesteringar

Investeringar (Mkr)	Utgift 2021	Prognos 2021	Budget 2021	Budget avvik.	Upparb grad (%)
Nyinvesteringar	2 834,3	4 525,1	3 811,5	-713,7	74
Ersättningsinvesteringar					
Totalt investeringar	**2 834,3**	**4 525,1**	**3 811,5**	**-713,7**	