Region Stockholm

Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Månadsrapport

Juli 2020

Innehållsförteckning

1 Inledning 3
1.1 Väsentliga händelser 4
2 Ekonomi 5
2.1 Resultat 6
2.2 Åtgärdsprogram för ett resultat i balans 8
2.3 Investeringar 8
3 Personal och utbildning 11
3.1 Personal 12
4 Risker och möjligheter 13
5 Ledningens åtgärder 15

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 stad 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.

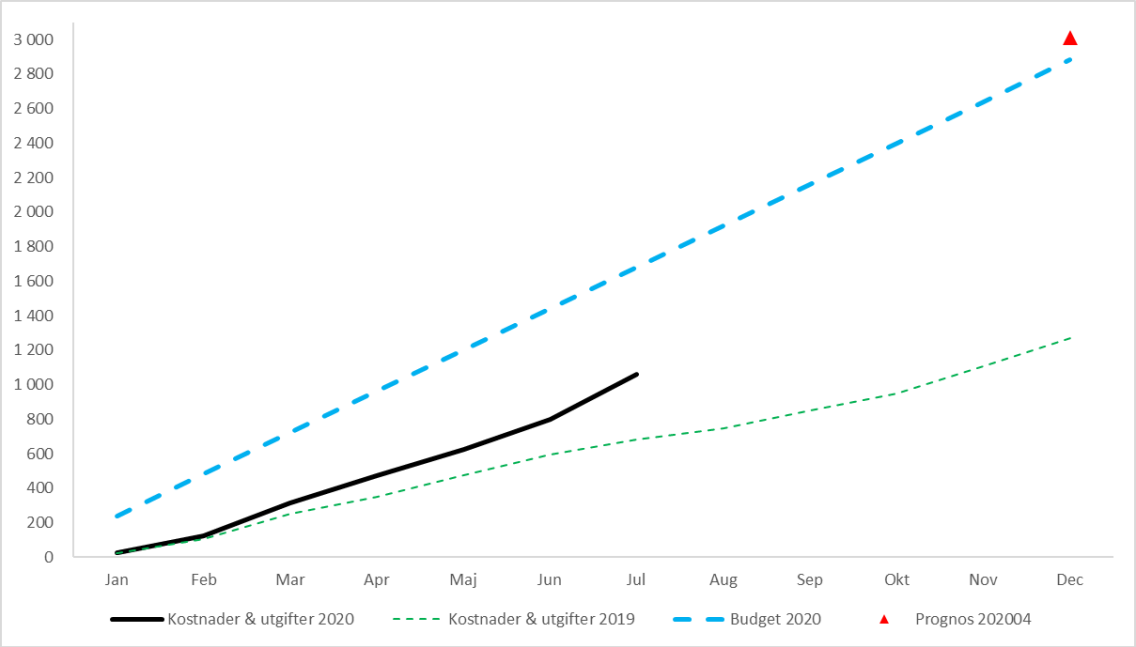
Förvaltningen är för stora delar av verksamheten i ett byggskede. Det innebär att behovet av kompetens delvis förändras, men främst behövs betydligt fler medarbetare. Förvaltningen har lyckats väl med rekrytering av kompetenta medarbetare och är därmed bemannade för alla de entreprenader som pågår. Förvaltningen arbetar aktivt med att samutnyttja resurser och processer som redan finns inom Region Stockholm och har ett stort fokus på samverkan.

Investeringsplanen för nämnder och bolag tas fram i samband med budgetarbetet vilket generellt sker cirka ett år innan budgetåret och nuvarande bedömningar, i enlighet med de kostnadsbedömningar som gjordes hösten 2019, för 2020 ligger något högre jämfört med fullmäktiges beslutade investeringsplan. Det samlade utfallet för totala investeringar och ej aktiverbara kostnader för perioden januari-juli 2020 uppgår till 1 067 miljoner kronor (varav 65 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 131

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 att 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.

Budgeten är i diagrammet nedan periodiserad rakt över tolv månader och arbetet med flertalet arbetstunnlar har nyligen påbörjats och vidare planeras arbetet med Järfällatunneln att startas under hösten. Det innebär att prognosen för resterande del av året är betydligt högre än inledningen av året.



1.1 Väsentliga händelser

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 sedan mars träffats

varje vecka 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 haft merkostnader med cirka 20 miljoner kronor med anledning av utökad ersättningstrafik vid sommaravstängningen vid Gullmarsplan.

De arbeten som förvaltningen har utfört under sommaravstängningarna på Gullmarsplan och Åkeshov har fungerat enligt plan. Entreprenörernas arbete pågår för alla arbetstunnlar i projekten enligt Stockholmsförhandlingen. Under juli påbörjades tunneldrivning av arbetstunnlarna i Hagastaden, Järla och Sundstabacken.

Förvaltningen har avbrutit upphandlingen gällande spår- och servicetunnel från Kungsträdgården. Vid upphandlingen inkom två anbud och tilldelning gjordes i början av juni. Den entreprenör vars anbud kom tvåa valde att ansöka om överprövning av upphandlingen. Vid en förnyad genomgång konstaterades att den tilldelade leverantörens anbudsansökan inte uppfyller samtliga krav avseende teknisk och yrkesmässig kapacitet och därför inte kunde antas. Då endast ett annat anbud kvarstod valde förvaltningen att avbryta upphandlingen med hänsyn till bristande konkurrens. Då entreprenaden inte ligger på den kritiska linjen finns tid att göra om upphandlingen utan påverkan på projektets tidplan, utskick av ny förfrågan planeras till augusti månad.

Trafikverkets beslut om järnvägsplanen för tunnelbana till Arenastaden har överklagats till regeringen. Det innebär en risk för försening av projektet. De första arbetena som kräver att järnvägsplanen vunnit laga kraft är planerade till slutet av 2020.

Solnas detaljplan för tunnelbana till Arenastaden vann laga kraft i juli. Den överklagades ända till Mark- och miljööverdomstolen men fick inte prövningstillstånd.

För tunnelbana till Älvsjö inom Sverigeförhandlingen har regionen, Stockholms stad och staten nu godkänt en projektplan för planeringsskedet 2020-2021.

2 Ekonomi

Under 2020 har förvaltningen upparbetat 1 067 miljoner kronor. Totalt har förvaltningen förbrukat 5 925 miljoner kronor i investeringsutgifter och kostnader under perioden 2014 till och med juli 2020. Exkluderat för projektmedel för depå och fordon (som Region Stockholm finansierar) samt för Södra Hagalund och tunnelbana till Älvsjö (Södra Hagalunds och Älvsjös siffror återfinns i Sverigeförhandlingen), har förvaltningen under 2020 upparbetat 856 miljoner kronor och totalt förbrukat 5 110 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 juli räntekostnader om knappt 6 miljoner kronor som är hänförligt till koncerninterna lån. Förvaltningen erhåller ett anslag från Region Stockholm om 10 miljoner kronor för helåret som ska täcka de interna räntekostnaderna.

I avsnitt 2.1 Resultat redovisas förvaltningens resultaträkning som utgörs av de kostnader som är en förutsättning för att genomföra utbyggnad av tunnelbanan, men inte kan hänföras specifikt till enskilda komponenter i anläggningarna och intäkter som redovisas i takt med nyttjande av finansieringen. Tillkommande poster så som anslag och räntekostnader är hänförliga till den regioninterna finansieringsformen.

2.1 Resultat

Resultat*	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år	Prognos år	Budget år	Budget avvik.
Anslag	6	6	0		10	10	0
Övriga bidrag	62	75	-13	-1,3 %	140	133	7
Övriga intäkter	0	0	0		0	0	0
Verksamhetens intäkter	**67**	**81**	**-14**	**4,2 %**	**150**	**143**	**7**
Personalkostnader inkl inhyrd personal	-46	-49	3	0,8 %	-92	-88	-4
Lämnade bidrag	0	0	0		0	0	0
Lokal- och fastighetskostnader	-6	-6	0	68,9 %	-11	-11	0
IT- och telekostnader	-3	-5	2	0,3 %	-10	-9	-1
Övriga kostnader	-9	-14	5	-4,4 %	-28	-25	-3
Verksamhetens kostnader	**-65**	**-75**	**10**	**4,1 %**	**-140**	**-133**	**-7**
Avskrivningar	0	0	0		0	0	0
Finansnetto	-1	-6	5	-19,6 %	-5	-10	5
Resultat**	**1,2**	**0**	**1,2**		**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

- Övriga bidrag (externa) avser en upplösning av finansieringen från parterna vilket sker månadsvis i takt med förvaltningens kostnader. Utfallet för bidragen är 62 miljoner kronor och motsvarar verksamhetens kostnader exklusive Region Stockholms andel av kostnaderna. Region Stockholms andel av verksamhetens kostnader täcks inte av bidrag utan redovisas som förvaltningens resultat.
- Personalkostnader inklusive inhyrd personal är 46 miljoner kronor vilket är 3 miljoner kronor lägre än periodiserad budget. Detta beror på en förskjutning av

planerade insatser av inhyrd personal.

- Utfallet för IT- och telekostnader understiger den periodiserade budgeten med cirka 2 miljon kronor.
- I kategorin för övriga kostnader ingår bland annat konsultkostnader, kommunikationskostnader samt övriga kostnader. Utfallet för övriga kostnader är 9 miljoner kronor och understiger den periodiserade budgeten med 5 miljoner kronor. Detta beror på en förskjutning av planerade insatser.
- 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 5,8 miljoner och redovisas under finansnetto.
- Förvaltningens resultat utgörs av Region Stockholms andel av verksamhetens kostnader som inte täcks via bidrag eller anslag, mellanskillnaden mellan det anslag som erhålls från Region Stockholm för att täcka förvaltningens budgeterade räntekostnader och faktiska 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 med 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. Diskussioner pågår med regionledningskontoret om bytespunkt Barkarby ska aktiveras istället för att kostnadsföras det år som bidraget lämnas.
- Finansnettot består av regioninterna räntekostnader som förväntas uppgår till 10 miljoner kronor. Vinsten vid amorteringen om 4,6 miljoner kronor påverkar således finansnettot och årsprognosen förväntas därmed uppgå till 5

miljoner kronor. Detta resulterar i en differens om 5 miljoner kronor jämfört med budget.

Covid-19-effekt på utfall

För innevarande period har covid-19 ingen effekt på periodens utfall. Under perioden har merkostnader motsvarande cirka 20 miljoner kronor identifierats med anledning av ökat behov av ersättningstrafik vid sommaravstängningen av Gullmarsplan som gjorts för att möjliggöra arbeten. Dessa merkostnader finns dock ännu inte med i utfallet.

Covid-19-effekt på prognos

Prognos för innevarande månad är oförändrad. Dock kommer investeringsutgifter om cirka 20 miljoner kronor för arbeten vid Gullmarsplan, där fler ersättningsbussar sattes in för att undvika trängsel.

2.2 Åtgärdsprogram för ett resultat i balans

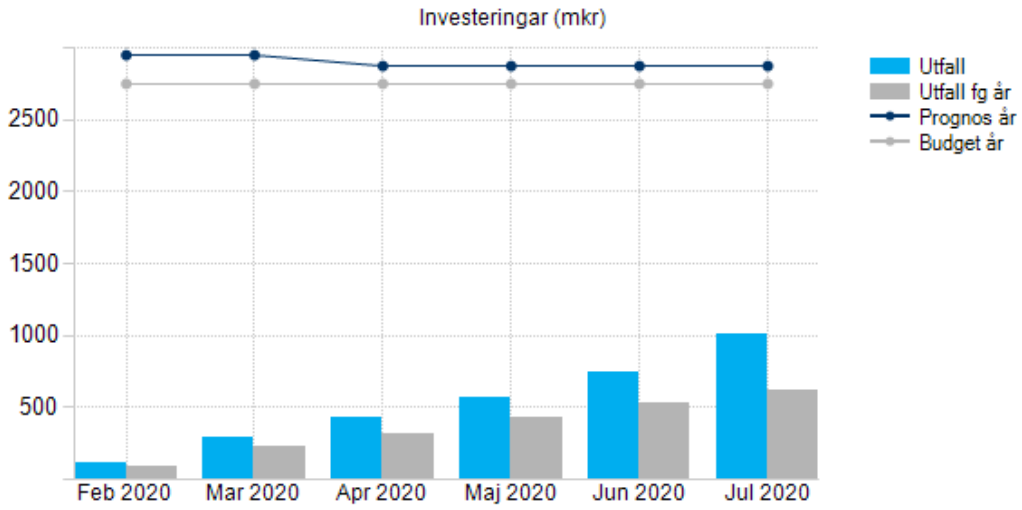
Åtgärd (mkr)	Kommentar	Utfall	Prognos 2020	Budget 2020	Budget 2021
Summa					

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

2.3 Investeringar

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



Utgift i jämförelse med budget

Utfallet för investeringsobjekten per juli 2020 uppgår till 1002 miljoner kronor vilket är 387 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 cirka 36 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 andra halvåret varför upparbetningen bedöms vara högre under andra halvan av året jämfört med första halvåret.

Totala utgifter och kostnader

Förvaltningens totala utgifter och kostnader för åren 2014 till och med juli 2020 uppgår till 5 925 miljoner kronor. I dessa ingår 4 693 miljoner kronor för byggherrekostnader inklusive projektering samt 1 232 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 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.

Prognos i jämförelse med budget

Investeringsplanen som redovisningen nedan hänvisar till avser den budget som

förvaltningen tar fram vid arbetet med budgetunderlag till regionen, vilket generellt sett sker närmare ett år innan det aktuella budgetåret. Slutkostnadsprognoserna för projekten följer de kostnadsbedömningar som gjordes hösten 2019.

Tunnelbana till Nacka och Söderort:

Investeringsutgifterna för tunnelbana till Nacka och Söderort prognostiseras till 1 524 miljoner kronor. Enligt fullmäktiges beslutade investeringsplan har projektet en budget på 1 430 miljoner kronor. Det är en avvikelse med 94 miljoner kronor. Avvikelsen beror delvis på att byggstart för en av projektets arbetstunnlar som var planerad under 2019 istället flyttats till 2020. Det är bland annat till följd av överklagad järnvägsplan samt att arbetstunneln är dyrare än avtalade kostnadsbedömningar från 2013 och som låg till grund för prognos vid budgetarbetet som sker närmare ett år före själva budgetåret. Anbuden ligger inom ramen för den nya bedömningen av slutkostnadsprognosen.

Tunnelbana till Arenastaden:

Investeringsutgifterna för tunnelbana till Arenastaden (inklusive station Södra Hagalund) prognostiseras till 499 miljoner kronor. Enligt fullmäktiges beslutade investeringsplan har projektet en budget på 339 miljoner kronor. Det är en avvikelse med 160 miljoner kronor. Avvikelsen beror på att inkomna anbud för arbetstunnlarna i Hagastaden och Hagalund varit högre än vad som felaktigt kalkylerades vid kostnadsbedömningar från 2013 som låg till grund för prognos vid budgetarbetet vilket sker närmare ett år före själva budgetåret. Anbuden ligger inom ramen för den nya bedömningen av slutkostnadsprognosen.

I budget för 2020 är Södra Hagalund ett eget investeringsobjekt, men arbetet utförs inom samma projekt som Arenastaden. I det totala beloppet för Arenastaden ovan ingår prognosen för Södra Hagalund med 109 miljoner kronor vilket är avvikelse om 22 miljoner kronor jämfört med årets budget för Södra Hagalund på 87 miljoner kronor.

Tunnelbana till Barkarby:

Investeringsutgifterna för tunnelbana till Barkarby prognostiseras till 527 miljoner kronor. Enligt fullmäktiges beslutade investeringsplan har projektet en budget på 683 miljoner kronor. Det är en avvikelse om 156 miljoner kronor vilket beror på att tilldelning av Järfällatunneln försenades med tre månader vilket innebär att utgifter skjuts från 2020 till 2021.

Depå Nya tunnelbanan:

Investeringsutgifterna för Depå Högdalen prognostiseras till 284 miljoner kronor. Enligt fullmäktiges beslutade investeringsplan har projektet en budget på 252 miljoner kronor. Det är en avvikelse med 32 miljoner kronor. Avvikelsen beror på att projektering sker mer intensivt under året än tidigare bedömning vilket innebär en högre månadsdebitering från projektören.

Fordon:

Investeringsutgifterna för Fordon prognostiseras till 4 miljoner kronor vilket är i något

högre än fullmäktiges beslutade investeringsplan på 3 miljoner kronor.

Tunnelbana till Älvsjö:

Investeringsutgifterna för tunnelbana till Älvsjö prognostiseras till 35 miljoner kronor. Enligt fullmäktiges beslutade investeringsplan har projektet en budget på 43 miljoner kronor. Det är en avvikelse med 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.

3 Personal och utbildning

Förvaltningen hade i juli cirka 300 medarbetare med mål att öka andelen anställda. Organisationen har under det senaste året i stora delar av verksamheten nu gått från ett projekteringsläge till ett byggskede. Förvaltningen har klarat övergången av behovet av förändrad kompetens på ett mycket bra sätt. Behov kvarstår av fler medarbetare men inte i samma stora omfattning som det senaste året.

De kompetenser som behövts, bland annat olika former av byggledare, är svåra att rekrytera eftersom det pågår så många och stora infrastrukturprojekt i regionen.

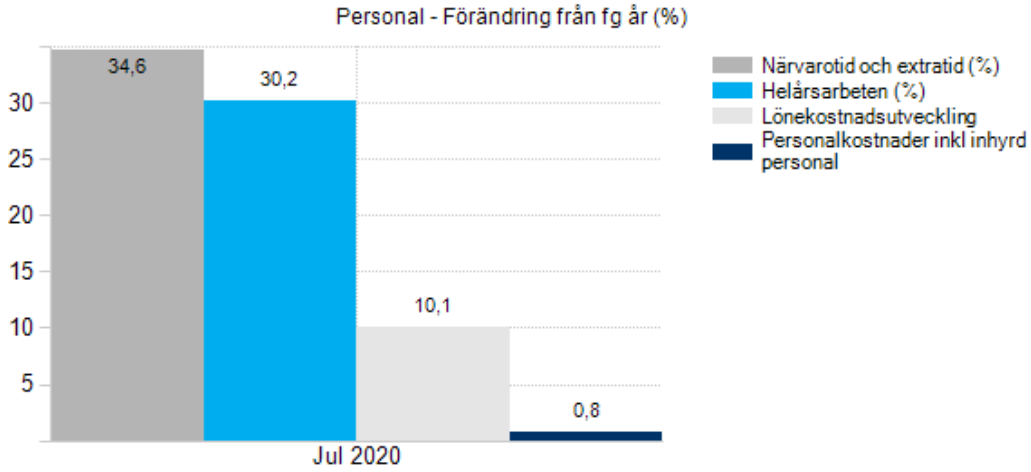
Rekryteringen sker dels genom anställningar och genom inhyrning av resurser från konsultföretag. Förvaltningens mål är att öka andelen anställda i relation till inhyrd personal, förstahandsalternativet ska därför alltid vara anställning.

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.

Förvaltningen har ett ökat medarbetarfokus. Det innebär bland annat att en särskild satsning med inplanerade aktiviteter ska genomföras under året.

3.1 Personal



Helårsarbeten	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år	Prognos år	Budget år	Budget avvik.
Personal - Helårsarbeten	82	76	6	30,2%	85	76	9

Utfall helårsarbeten i jämförelse med budget

- Förvaltningen har under perioden haft 82 anställda helårsarbeten. Periodiserad budget för perioden är 76 helårsarbeten vilket är i linje med plan. Förvaltningen har en målsättning att öka andelen anställda.
- 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

Budget för helårsarbeten togs fram i budgetarbetet tidigt våren 2019 och omfattar 76 helårsarbetare, vilket var en något för låg bedömning. Rekryteringsbehovet är stort och antalet rekryterade helårsarbeten blev högre än förväntat. Aktuell årsprognos för antal helårsarbeten är 85**.** Andelen helårsarbeten har ökat jämfört med föregående år. Förvaltningen växer i takt med att utbyggnaden av tunnelbanan går in i byggfasen där nya kompetenser är viktiga att rekrytera.

4 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.

Konsekvenser till följd av covid-19

Framdriften av förvaltningens projekt är generellt god trots covid-19. Risker finns i för förseningar leveranser (materiel och uppdrag) samt personalfrånvaro i egna organisationen och hos leverantörerna. Vidare finns arbetsmiljörisker fysiskt och psykosocialt.

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 förseningar, och därmed ökade kostnader i projekten, om överenskommelsen drar ut ytterligare på tiden. Förseningarna kan uppkomma om parterna inte är överens om att genomföra vidare upphandlingar i väntan på överenskommelse om finansiering.

Förändrad masshantering
Det senaste året har det användbara entreprenadberget av tillsynsmyndigheter i flera fall blivit klassificerat som avfall istället för användbara biprodukter. Det innebär en risk för försening och fördyring av utbyggnaden av tunnelbanan då avfall behöver transporteras långväga till särskilda anläggningar. Det innebär även att berget inte kan nyttjas som resurs lokalt i närliggande exploaterings- och infrastrukturprojekt.

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 marknadsföra 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. Arenastadens järnvägsplan överklagades i juli och för Depå kvarstår en risk för överklaganden av järnvägsplan. Även risk för överklaganden 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 har en rad arbetsgrupper för olika teknikområden startats 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 påbörjats under 2020 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.

Dessa risker och det faktum att tidigare kostnadsbedömningar har tagits fram utifrån ett översiktligt underlag gör att det finns en risk att en kommande ny kalkyl ligger på en högre nivå än det som har avtalats i Sverigeförhandlingen.

5 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. Ledningen har under sommaren lämnat besked om att distansarbete gäller till och med 31 augusti under förutsättning att inga nya rekommendationer kring detta kommer.

Efter ett intensivt arbete under hösten 2019 och vintern 2020 har förvaltningen nu 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 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 ska underlätta en samlad styrning har tagits fram.

Utöver ovanstående har även riskhanteringen setts 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.