Stockholms läns landsting

FUT 2018-0154
LS 2017-1383

Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Delårsrapport

Augusti 2018

Innehållsförteckning

1 Inledning 4

2 Styrning och ledning 6
2.1 Verksamhetsfakta 6
2.2 Styrning av nämnd/bolag 6
2.3 Efterlevnad av styrande dokument 8
2.4 Mål 8
2.4.1 Hållbar verksamhet 8
2.4.2 Tryggad kompetensförsörjning 14
2.4.3 Långsiktigt hållbar ekonomi 15
2.5 Uppdrag kopplade till mål 16
2.6 Uppsikt - anmodan från landstingsstyrelsen 17
2.7 Intern styrning och kontroll 18

3 Ekonomi 20
3.1 Resultatutveckling och prognos 20
3.1.1 Bemanningskostnader 22
3.1.2 Konsultkostnader 23
3.2 Åtgärdsprogram för en ekonomi i balans 24
3.3 Investeringar 24
3.3.1 Investering per objekt 25

4 Verksamhet 33
4.1 Verksamhetsförändringar 33
4.2 Övrig verksamhet 33

5 Personal och utbildning 36
5.1 Bemanning 37
5.2 Sjukfrånvaro 38

6 Väsentliga händelser, risker och möjligheter 39

7 Ledningens åtgärder 40

8 Nämnd-/styrelsebehandling 41

Bilagor

Bilaga 1: FUT Bilaga A Återrapportering av uppdrag

Bilaga 2: FUT Bilaga C Investeringar

Bilaga 3: FUT Bilaga E1 Övriga avsättningar, ansvarsförbindelser och tvister

Bilaga 4: FUT Bilaga F4 Försäkran internkontroll

Bilaga 5: FUT Bilaga G1 Uttalande från förvaltningsledningen

Bilaga 6: FUT Uppföljning målkarta delår 2018

Bilaga 7: FUT Internkontrollplan uppföljning delår 2018

1 Inledning

Förvaltningens arbete har under året fokuserats på planering, projektering, underlag för tillståndsansökningar samt förberedelser för kommande upphandlingar och byggstarter. Fokus har fortsatt att vara att arbeta fram en kostnadseffektiv anläggning.

För Tunnelbana till Barkarby har miljödomen vunnit laga kraft och järnvägsplanen är inskickad till Trafikverket för fastställelse. Nu pågår upphandling av arbetstunnlar och arbetena beräknas starta under slutet på året.

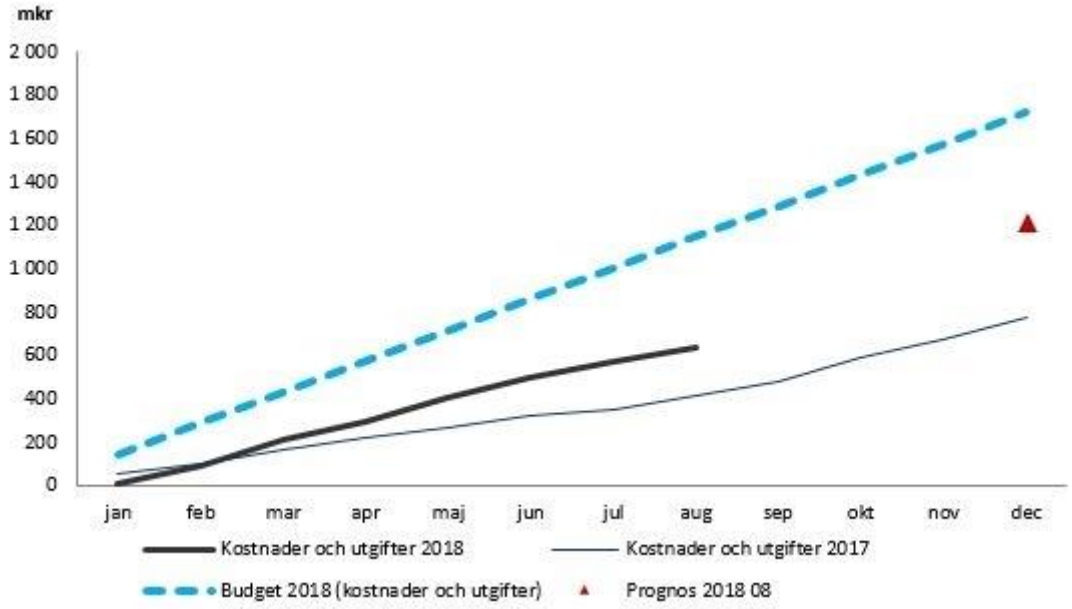
För tunnelbana till Arenastaden hölls huvudförhandling i mark- och miljödomstolen i februari. I maj meddelade domstolen att projektet får verkställighet att påbörja utbyggnaden. En extra utställelse av järnvägsplanen genomfördes under juli-augusti. Nästa steg är att skicka den till Trafikverket för fastställelse. Upphandling av arbetstunnlarna kommer att påbörjas under hösten.

För tunnelbana till Nacka och Söderort skickades järnvägsplanen för länsstyrelsens tillstyrkan i början av juli. Nästa steg blir att under hösten skicka in den till Trafikverket för fastställelse. Mark- och miljödomstolen har meddelat att huvudförhandlingar gällande miljötillstånd kommer att hållas i februari nästa år. Upphandling av arbetstunnlarna kommer att påbörjas under året.

Det samlade utfallet för totala investeringar och kostnader för perioden januari-augusti 2018 uppgår till 636 miljoner kronor (varav 68 miljoner i kostnader). Budgeten för helåret är 1 721 miljoner kronor (varav 115 miljoner i kostnader). Prognosen för helåret uppgår till 1 212 miljoner kronor (investeringar och kostnader). Avvikelsen gentemot budget för 2018 beror på förskjutning av planläggningsprocesser samt en förskjutning av byggstarter till slutet av året vilket finns beskrivet under avsnittet investeringar.

Nedan visas ackumulerade utgifter och kostnader för år 2018 jämfört med prognos och budget för samma period samt jämförelser med utfall 2017. Diagrammet visar både kostnader som belastar resultaträkningen och investeringar som aktiveras i balansräkningen.

Resultatutveckling



2 Styrning och ledning

2.1 Verksamhetsfakta

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

Överenskommelsen innebär att Stockholms tunnelbana byggs ut till Nacka, Arenastaden och Barkarby. Nackagrenen byggs även ut till Gullmarsplan och kopplas samman med Hagsätralinjen, vilket skapar ökad kapacitet för den befintliga tunnelbanan genom centrala Stockholm. Våren 2017 träffade landstinget och Solna kommun ett avtal om ytterligare en station, 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 landstinget och Järfälla kommun regleras den finansiering som Järfälla kommun står för avseende uppgång och biljetthall Veddesta vid Barkarby stations tunnelbanestation.

I tilläggsavtal om finansiering och medfinansiering av utbyggd tunnelbana återfinns de olika parternas finansiering och ansvar kring den utbyggda tunnelbanan. Förutom en medfinansiering av tunnelbanan, medverkar kommunerna genom att bygga 78 000 nya bostäder för att möta bostadsbehovet i den växande regionen. Åtagandena för Hagalund återfinns i särskilt avtal, inom ramen för Sverigeförhandlingen, där det ingår ytterligare finansiering om 1,2 miljarder kronor. Staten och Solna stad avser att besluta om avtal avseende bostadsåtagandet som i förslaget omfattar 4 000 nya bostäder.

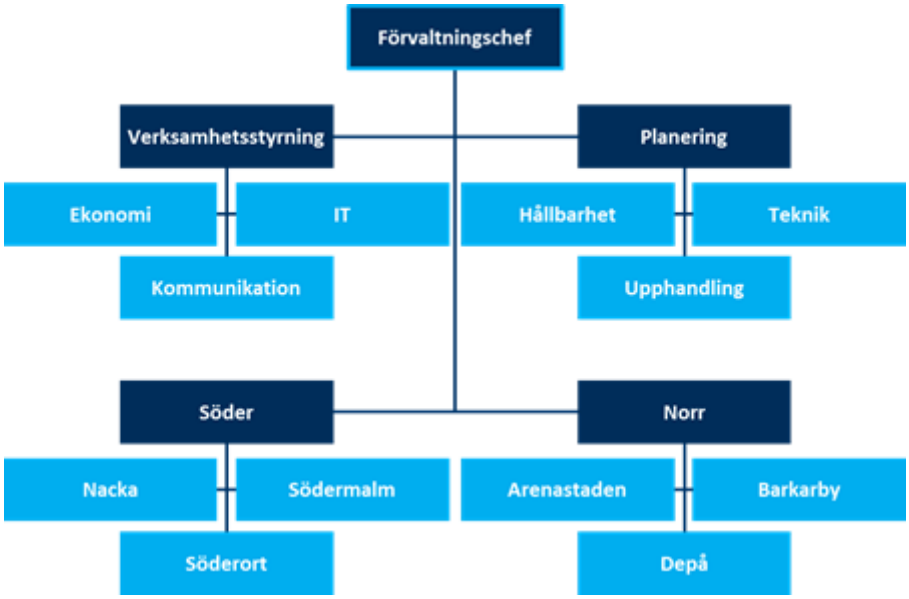
2.2 Styrning av nämnd/bolag

Den övergripande styrningen av förvaltningen sker med utgångspunkt i beslutad överenskommelse inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling och tilläggsavtal samt genom avtal mellan parterna. I avtalet mellan parterna styrs bland annat tidplan, omfattning och finansiering av utbyggnaden.

Förvaltningen rapporterar till den partsammansatta *styrelsen*. Från och med 1 juli 2017 rapporterar förvaltningen till *trafiknämnden* inom landstinget. Tidigare har rapportering skett till *landstingsstyrelsen*.

En partsammansatt *styrgrupp* för genomförandet av tunnelbaneutbyggnaden har tillsatts som stöd för arbetet, vilket skedde i samband med att förvaltningen bildades. Landstinget leder styrgruppen, kommunerna och staten ingår med tjänstemannarepresentanter.

Förvaltningen består av fyra avdelningar: Verksamhetsstyrning, Planering, Söder och Norr och tolv underliggande projekt/enheter.



Förvaltningens avdelningar (mörkblå) och projekt/enheter (ljusblå).

Projektcheferna ansvarar för att respektive projekt når sina mål inom ramen för avtalad tidplan och budget. Verksamhetsansvariga chefer från stabsenheterna ansvarar för styrning samt att ge ett kostnadseffektivt stöd till projekt- och förvaltningsledning samt förvaltningschef.

Förvaltningschefen har regelbundna uppföljningsmöten med respektive avdelningschef. Respektive avdelningschef har inför dessa möten kontinuerliga avstämningsmöten med projekt- och enhetschefer.

Respektive utbyggnadsgren enligt överenskommelsen har en *delprojektstyrelse* som leds av förvaltningen med representanter från kommunerna. Delprojektstyrelserna har mandat att fatta verkställighetsbeslut inom ramen för det som beslutats i 2013 års Stockholmsförhandling. Staten medverkar vid behov. Depå och fordon finansieras i sin helhet av landstinget och har därmed ingen partsammansatt delprojektstyrelse.

För att genomföra uppdraget har förvaltningschefen en *ledningsgrupp* som stöd i de löpande besluten, verksamhetsutvecklingen och den strategiska styrningen. I ledningsgruppen ingår samtliga avdelningschefer. Chefen för Planering är även biträdande förvaltningschef.

För att skapa en effektiv besluts- och mötesstruktur där beslut fattas på rätt nivå har förvaltningen tillskapat en *styrgrupp för projektering* och *produktion*. I denna grupp ingår projektchefer och enhetschefer. För de löpande operativa beslutet finns en *samordningsgrupp för projektering* och en *samordningsgrupp för produktion*. Här sitter representanter som kan bereda frågor som behöver lyftas på en

projektövergripande nivå, till i första hand styrgrupp projektering och produktion.

Samverkan med trafikförvaltningen sker genom den *samordnande ledningsgruppen* där delar av ledningsgruppen från respektive förvaltning träffas månadsvis för att fatta beslut om gemensamma frågor. För att förbereda besluten och i övrigt hantera samverkan finns en *beredningsgrupp* med deltagare från de båda förvaltningarna. I beredningsgruppen ingår bland annat avdelningschef för norr och söder samt teknisk chef.

Landstingets styrning av förvaltningen sker genom styrdokument såsom mål, budget, värdegrund, direktiv, policyer och landstingets investeringsstrategi (gäller enbart investeringsobjekten Depå och Fordon).

Förvaltningen har tagit fram ett styr- och ledningssystem som baseras på landstingets utformning och som har implementerats på förvaltningens intranät. Den bygger på de fyra delarna; organisationsstruktur, styrande dokument, styrmodell och ledningsprocess. Ett viktigt användningsområde för styr- och ledningssystemet för förvaltningen är strukturen för förvaltningens styrande dokument. Arbetet fortskrider kontinuerligt kring utvecklingen och förvaltningen av denna struktur.

2.3 Efterlevnad av styrande dokument

Förvaltningen följer reglemente för landstingsstyrelse och nämnder. Landstingsfullmäktige beslutade den 14 juni 2017 om ett uppdaterat reglemente. Enligt tidigare reglemente ansvarade landstingsstyrelsen för genomförandet av utbyggnaden av tunnelbanan samt övriga åtgärder som beslutas om inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling. Från den 1 juli 2017 ansvarar trafiknämnden för genomförandet av utbyggnaden av tunnelbanans samt övriga åtgärder som beslutas inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling. Verksamheten har bedrivits i enlighet med reglementet. Förvaltningen följer i övrigt tillämpliga styrande dokument.

2.4 Mål

2.4.1 Hållbar verksamhet

Målinriktad forskning, innovation och digitalisering



Med utgångspunkt i att förvaltningen är relativt ung samt har ett koncentrerat genomföraruppdrag ges möjlighet till nytänkande avseende styrning, processer, samverkan, teknik etcetera. I arbetet sker kontinuerligt en avvägning mellan nytänkande och tillskapande av en kostnadseffektiv anläggning.

Kraven på en snabb framdrift samt en budget som enbart är avsedd för genomförandekostnader för utbyggnaden av tunnelbanan medför i viss mån

begränsningar avseende möjligheten till att testa och pröva sig fram men framförallt att införa metoder och verktyg för att arbeta med innovationer på ett systematiskt sätt. Däremot kan förvaltningens erfarenheter och insikter genera ett nytänkande och innovationer kring infrastrukturinvesteringar och styrning av en genomförandeorganisation. Det finns således sannolikt erfarenhetsvinster för landstinget som kan öka kvalitén och effektiviteten kring infrastrukturprojekt längs med denna genomförandeprocess.

Några av de områden där förvaltningen arbetar proaktivt för att hitta nya eller mer effektiva arbetssätt är säkerhetsfrågor, byggnadsinformationsmodeller samt SMS-tjänster.

Utrymningshissar

Utrymningshissar är i sig inte ett nytt område men har tidigare inte använts i tunnelbanestationer. Det är därför av stor vikt att undersöka hur detta kan påverka de framtida resenärerna. Utmaningen handlar till stor del om att kunna påverka människor att använda hissen vid brand och att skapa en miljö som upplevs som trygg när många människor ska använda hissarna samtidigt. Tillsammans med Lunds Tekniska Högskola, LTH har förvaltningen genom att använda Virtual Reality, VR genomfört försök för att studera hur olika informationssystem kan påverka människors val vid hissanvändning. Den VR-modell som förvaltningen använt i de initiala testen har använts av LTH för att söka forskningsanslag från andra parter. LTH har senast fått anslag från Brandforsk vilket kommer att möjliggöra ytterligare försök. Förvaltningen kommer att delta i en referensgrupp och följa resultatet av försöken.

Brandlarm

Det finns svårigheter med att detektera brand i tunnlar generellt. Främst beror det på att miljön är smutsig vilket innebär att många system riskerar att ge ifrån sig många felaktiga larm. Förvaltningen avser att genomföra ett långtidstest i den befintliga tunnelbanan för att testa olika detektionstekniker. För att genomföra testerna har leverantörer bjudits in att föreslå lösningar där testanläggningar monteras upp i skarp miljö.

Byggnadsinformationsmodellering, BIM

I många stora projekt används BIM, digitala modeller, vid projektering av anläggningar och fastigheter. Modeller som gör det möjligt att tidigare upptäcka fel, räkna på kostnader och dokumentera anläggningen. Det går även att visualisera hur den färdiga anläggningen kommer att se ut. Vissa discipliner till exempel konstruktion har längre erfarenhet av BIM än andra. Förvaltningen arbetar medvetet med att olika discipliner och även olika leverantörer ska dela med sig av sina erfarenheter för att utveckla arbetet med BIM i branschen.

Det finns mycket stor potential till besparingar med att överföra information från

projektens modeller till de system som används för drift och underhåll av den kommande anläggningen. Förvaltningen eftersträvar ett kontinuerligt lärande i användningen av BIM där förvaltningen utvecklas tillsammans med trafikförvaltningen så att de som mottagare av anläggningen kan ta tillvara de värden som vi skapar i modellerna i samband med drift och förvaltning.

Förvaltningens bedömning är att dagens arbete med BIM även kommer att skapa ett stort mervärde i kommande tunnelbaneprojekt.

En viktig del i BIM-arbetet är utformning av metoder för att synliggöra och mäta de vinster som BIM förväntas ge. Om det utvecklas metoder för detta ökar möjligheten att satsa på rätt delar och fokusera på att föra vidare den information som verkligen behövs för drift och förvaltningen av anläggningen. Förvaltningen har i samarbete med till exempel Sveriges Kommuner och Landsting försökt hitta möjligheter för metodutveckling men ännu inte hittat någon. Förvaltningen har inga avsatta resurser för den här typen av utvecklingsarbete och måste därför hitta annan intressent som vill utveckla en mätmetod och där förvaltningen skulle kunna fungera som ett pilotprojekt.

Bygginformation via telefon

I de stora infrastrukturprojekt som genomförts i Stockholm de senaste åren har postala utskick med bygginformation till berörda varit av avgörande betydelse för att skapa acceptans för de störningar byggena medfört.

För att minska kostnader i form av porto och trycksaksproduktion och den klimatbelastning produktionen och transporterna medför har förvaltningen valt att sköta denna information med hjälp av en sms-tjänst/röstmeddelande.

Via ett kartgränssnitt kommer förvaltningen att kunna selektera ett område och rikta aktuell relevant information direkt till området. Boende och företag i området informeras via sms om de har en mobiltelefon. Meddelandet innehåller kortfattad info och en länk till förvaltningens webbplats för mer ingående information. De som berörs men saknar mobiltelefon får ett röstmeddelande uppläst med kortfattad information om arbetena samt kontaktuppgift till kundtjänst för mer information.

Förvaltningen bedömer att det nya arbetssättet kommer att spara både tid och resurser samtidigt som det upprätthålls en god service i form av regelbunden aktuell information som gör att omgivningen kan planera sin vardag under byggtiden.

Smart utnyttjande av två mil byggplank

Under utbyggnaden av tunnelbanan kommer närmare två mil plank eller stängsel sättas upp runt de arbetsområden som krävs för utbyggnaden. På dessa plank kommer förvaltningen på sedvanligt sätt att informera om utbyggnaden.

Förvaltningen har initierat och tagit fram ett innovativt förslag där invånarna samtidigt som de erhåller bygginformation även ges en sammanhållen bild av landstinget och

regionen. Planken kommer även att bestå av konst. Konsten ska bidra till en ökad acceptans för byggets ingrepp i människors vardagsmiljö men även erbjuda en konstupplevelse som i sig har ett egenvärde. Satsningen på konst kring byggarbetsplatser vid tunnelbanans nya stationer ligger i linje med kulturnämndens och landstingets övergripande arbete med konst och kultur. Sammantaget bedömer förvaltningen att detta kommer att bidra till ökad kännedom om den nya regionen och bidra till att stärka landstingets varumärke. Arbetet sker i samverkan med kulturförvaltningen, trafikförvaltningen samt med landstingets centrala ledning.

Social hållbarhet och effektivt miljöarbete



Systematiskt arbetssätt

Förvaltningen har flera systematiska system och arbetssätt som löper parallellt med varandra i de olika skedena som förvaltningen och projekten befinner sig i. För att utveckla tunnelbaneutbyggnaden mot de hållbarhetsmål som anges i landstingets miljöprogram och det regionala trafikförsörjningsprogrammet har förvaltningen även en hållbarhetsstrategi. Hållbarhetsstrategin definierar vad hållbarhet innebär inom ramen för förvaltningens uppdrag och tydliggör förvaltningens ambitioner inom utpekade hållbarhetsfrågor. Strategin består av förvaltningens hållbarhetspolicy, hållbarhetsmål och fokusområden för hållbarhet. Strategin utgör grunden för styrning av hållbarhetsfrågor i arbetet med tunnelbaneutbyggnaden och tillämpas i projektens arbete under hela projektgenomförandet.

Miljöledningssystemet

Förvaltningens miljöledningssystem utgör grunden i förvaltningens arbete med att tydliggöra, styra och följa upp hållbarhetsfrågor. Förvaltningen är nu certifierade enligt den uppdaterade standarden ISO 14001:2015. Under 2018 ligger fokus på att mer målinriktat även arbeta med möjligheter, inte bara risker, vilket den reviderade standarden kräver.

Tillstånds- och planeringsprocessen

Att samverka och samråda med omgivningen och olika intressenter är en naturlig del i tillstånds- och planeringsprocesserna som regleras i lag och som samtliga projekt följer. Utöver samrådsprocesser utförs även sociala konsekvensbeskrivningarna som utgör underlag för utformning av stationsmiljöer och påverkar till exempel utformning av stationernas huvuddelar, biljetthallar och plattformsrum, samt hur förbindelsegångar med rulltrappor och hissar mellan dessa huvuddelar ska utformas för att skapa en trygg resandemiljö.

Genomförandet

Som ett verktyg för att uppnå ett integrerat hållbarhetsarbete arbetar förvaltningen

med Ceequal. Ceequal är ett klassificeringssystem för att uppnå hållbara anläggningsprojekt. Genom att använda Ceequal vill förvaltningen lyfta, tydliggöra och skapa goda förutsättningar för uppföljning och erfarenhetsåterföring i projektens hållbarhetsarbete. Systemet innehåller bland annat flertal obligatoriska krav som berör social hållbarhet. Under 2018 har utbildningsinsatser genomförts internt inom förvaltningen för att stärka kompetensen inom hållbarhetscertifiering och ytterligare interna revisioner har genomförts.

Uppförandekod för leverantörer

Förvaltningen tillämpar ”Sveriges regioner och landstings uppförandekod för leverantörer”. Det är av stor vikt att förvaltningen i alla upphandlingar ställer rätt krav vad gäller miljö, kvalitet, energieffektivitet, sociala krav med mera. Förvaltningen kommer i alla upphandlingar att tillämpa Stockholms läns landstings uppförandekod för leverantörer ”Socialt Ansvarstagande i Offentlig Upphandling”.

Arbete pågår med att identifiera och formulera upphandlingskrav som begränsar och/eller medvetandegör inköp av material och produkter som har producerats på ett sätt som inte är miljömässigt och socialt hållbart.

Under 2018 har förvaltningen uppdaterat mallar som används vid upphandling med krav på bland annat uppförandekoder. Rutiner och anvisningar som entreprenörer ska följa har också tagits fram avseende bland annat sociala krav i leverantörsleden. Förvaltningen har även arbetat vidare med att planera hur uppföljningen ska gå till under byggskedet. Branschen står inför en stor utmaning avseende sociala- och miljömässiga krav i leverantörskedjorna och förvaltningen prioriterar och fokuserar arbetet delvis med stöd från SLL Hållbarhet.

Klimatpåverkan

För att styra och följa upp klimatpåverkan från genomförandet av utbyggnaden genomförs klimatkalkyler. Det är ett verktyg som har utvecklats för att kunna beräkna energianvändning och klimatbelastning från bland annat byggande av infrastruktur. Genom att följa upp och tydliggöra klimatpåverkan vill förvaltningen dels identifiera möjligheter att begränsa utsläppen och dels skapa en medvetenhet inom förvaltningen och upphandlade projektörer kring hur olika lösningar och materialval påverkar utsläppen av klimatpåverkande gaser.

Förvaltningen mäter reducering av klimatbelastningen genom att summera samtliga reduceringsåtgärders koldioxidekvivalenter och jämföra storleken av dessa mot den totala klimatbelastningen. Målet är att reduceringsåtgärderna när projekten är utbyggda ska summeras till 25 procent av den totala belastningen.

Under 2018 har projektens samtliga senaste klimatkalkyler för första gången sammanställts för att mäta mot hittills implementerade reduceringsåtgärder. Hittills är det några procents reducering som identifierats men denna siffra kommer att

förbättras efter att kalkylerna uppdateras efter det omfattande optimeringsarbetet som genomförts.

Säkra processer



Informationssäkerhet

Under 2018 har roller, ansvar samt struktur för förvaltningens informationstillgångar fastställts. Ett tydligt informationsägarskap och uttalat ansvar säkerställer att informationen i verksamheten hanteras i enlighet med kraven på åtkomst, riktighet och tillgänglighet. Fortsatt arbete kommer att ske under 2018 med att klassificera vitala informationstillgångar i verksamheten.

En förnyad genomgång ur ett systemtekniskt perspektiv ska genomföras av förvaltningens dokumenthanteringssystem utifrån fastställda informationssäkerhetskrav.

Säkerhetskoordinatorer har utsetts i delar av förvaltningen för att få en tydligare och närmare kommunikation generellt i säkerhetsfrågor med verksamheten. Fortsatt arbete med att etablera koordinatorrollens ansvar och befogenheter behövs för att skapa effektiva informationskanaler och ett väl fungerande arbetssätt för säkerhetsfrågor i projekten och förvaltningen i sin helhet.

Det pågår ett arbete med att införa ett ledningssystem, LIS, för att säkerställa ett systematiskt informationssäkerhetsarbete i enlighet med övergripande riktlinjer.

Arbetet med införandet av verksamhetsbaserad informationsredovisning, VIR, pågår och underlag är inlämnat till landstingsarkivet.

Införandet av nya dataskyddsförordningen, GDPR, är genomförd och instruktioner finns tillgängliga för förvaltningens medarbetare. Dataskyddsombud är utsett enligt lagstiftningen. En övergripande utbildning för medarbetarna har genomförts. Förvaltningen kommer att rekrytera ytterligare en juristresurs vilken kommer att ansvara för GDPR i förvaltningen mot bakgrund av de ökade krav lagstiftningen för personuppgiftsbehandlingar innebär.

Den samlade redovisningen av regelefterlevnad avseende förvaltningens informationssäkerhetsarbete samt implementeringen och dataskyddsförordningen görs i Compliance-portalen enligt landstingets direktiv och riktlinjer.

Säkerhet

Fortsatt arbete pågår med att utveckla kravställningen för säkerhetsområdet i sin helhet inom ramen för förvaltningens allmänna föreskrifter och övriga ställda kvalitetskrav i upphandlingsprocessen.

Säkerhetsskyddsverksamheten är etablerad i förvaltningen. Roller och ansvar är tydliggjorda. Justeringar av formalia är genomförda. Ytterligare justeringar kan bli nödvändiga mot bakgrund av nya säkerhetsskyddslagstiftningens ikraftträdande under april 2019.

Kontinuerligt behov finns av att teckna säkerhetskyddsavtal då samtliga delprojekts fortsatta verksamhet berörs av lagstiftning i olika grad. Utvecklingen i projekten, från planering till produktionssättning, innebär förnyade behov av ytterligare avtalstecknande för att kunna ta del av säkerhetsklassad information eller fysiska besök i klassade anläggningar.

Krisberedskap

Förvaltningen har en etablerad krisledningsfunktion med processer och rutiner implementerade utifrån tidigare projektfaser och organisation. Krisledningsfunktionen ses över och styrande dokument, processer och rutiner uppdateras för att harmonisera fullt ut med landstingets övergripande riktlinjer.

Fortsatt arbete med att resurssäkra krisorganisationen utifrån projektens utveckling och övergång från planering till produktion samt lokalisering av medarbetare i produktionsnära projektkontor.

Krisledningen kommer att övas, dels utifrån beslutade roller, processer och rutiner, dels utifrån ett tänkbart scenario tillsammans med projektens olika externa intressenter. Arbetet genomförs under 2018 och 2019 och anpassas utifrån etablering av produktionsnära projektkontor och tänkta produktionsstarter.

2.4.2 Tryggad kompetensförsörjning

Attraktiv arbetsgivare



Förvaltningen arbetar med kontinuerliga chefs- och ledarskapsträffar för att stärka förvaltningens chefer i både chef- och ledarskap. Utöver detta arbetar förvaltningen med grupputveckling i medarbetarledet. Förvaltningen lägger stor vikt vid att årligen arbeta igenom värdegrunden. För att ständigt förbättra förvaltningen i dess roll som attraktiv arbetsgivare genomförs tertialvis en medarbetarbarometer som ett komplement till landstingets samlade medarbetarenkät. Resultatet bereds på enhetsnivå och behandlas sedan i ledningsgruppen. Vid behov vidtas förbättringsåtgärder.

För att synliggöra landstinget och förvaltningen som arbetsgivare deltar förvaltningen på arbetsmarknadsmässor som LAVA och Armada.

I maj startade förvaltningen ett Linkedinkonto för att profilera förvaltningen som arbetsgivare. Ett aktivt planerat nyhetsflöde med chefer och medarbetare som

ambassadörer bygger förvaltningens varumärke.

Modern arbetsorganisation

Förvaltningen är en relativt ung förvaltning vilket gör att nytänk och förändring är en självklar del i vardagen. Under åren har inflödet av nya medarbetare varit relativt stort och många nya idéer har kunnat plockas upp. Förvaltningen värdesätter varje enskild medarbetares idéer.

Förvaltningen sätter stort värde på att arbetet kan genomföras med stor frihet under eget ansvar. Att i möjligaste mån vara flexibel och lyhörd till medarbetarnas behov är av stor vikt samt att värna möjligheten till en balans mellan jobb och fritid. Förvaltningen värnar om möjligheten att kunna kombinera ett intensivt arbetsliv med ett föräldraskap, till exempel eftersträvas att möten enbart bokas mellan klockan nio och tre på dagen.

Systematisk kompetensplanering

Förvaltningen arbetar kontinuerligt för att medarbetarna ska ha rätt kompetens med utgångspunkt i uppdrag och ansvar. Utöver detta har utbildning i systematiskt arbetsmiljöarbete, lönesättning och utvecklingssamtal genomförts. Vidare har insatser inom säkerhet och informationssäkerhet gjorts samt webbutbildningarna inom till exempel SLL Disa informationssäkerhet och HBTQ-utbildningen. Förvaltningen arbetar aktivt för att attrahera nya medarbetare. Under året har förvaltningen deltagit i såväl Armada som LAVA. Här möter förvaltningen studenter med kompetens som förvaltningen behöver.

2.4.3 Långsiktigt hållbar ekonomi

Ett resultat i balans

Förvaltningen ska visa ett nollresultat eftersom kostnader täcks av inbetalningar från parterna i överenskommelsen. Detta medför att det årligen redovisas ett nollresultat vilket är i enlighet med det av fullmäktige beslutade resultatkravet. Förvaltningens resultat avviker dock något eftersom räntekostnaderna för förvaltningens lån är något lägre än det verksamhetsanslag som förvaltningen erhåller och som ska matcha räntekostnaderna. Bortsett från detta redovisas ett nollresultat vilket är i enlighet med det av fullmäktige beslutade resultatkravet.

Indikatorer	Utfall	Utfall fg år	Trend	Prognos	Mål
Resultatet före omställningskostnader	1,5mkr	0mkr	↗	●	>=0mkr

Självfinansiering av drift och ersättningsinvesteringar

●

Varje generation ska bära sina egna kostnader för verksamhet, underhåll och ersättningsinvesteringar. Det innebär att landstinget som koncern inte ska låna till vare sig drift eller ersättningsinvesteringar, vilket innebär att landstinget finansierar dessa inom sitt kassaflöde. De nämnder och styrelser som har behov av likvida medel lånar internt av Koncernfinansiering i enlighet med landstingets finanspolicy. Förvaltningens bidrag kommer antingen från kommuner eller staten i Stockholmsöverenskommelsen eller så lånas de via landstinget i enlighet med finanspolicyn.

Hållbar investeringsutveckling

●

Landstingets investeringar medför ett finansiellt och ekonomiskt åtagande under lång tid framöver. Alla nämnder och styrelser måste ta ansvar för att endast nödvändiga investeringar genomförs samt att de som genomförs styrs effektivt. En del av landstingets investeringar medfinansieras av stat och kommuner. Kapitalkostnader som finansieras på detta sätt blir neutrala för landstinget då de täcks av motsvarande intäkter. Förvaltningens investeringar sker i enlighet med Stockholmsöverenskommelsen där en del av investeringarna finansieras via medfinansiering av stat och kommuner.

2.5 Uppdrag kopplade till mål

Förvaltningen har tre uppdrag som är tillämpliga för förvaltningen. Av dessa är de två sistnämnda avslutade och det första pågår enligt plan.

- *uppdra åt trafiknämnden återkomma med till LF med förslag till genomförandeavtal för objekten Tunnelbanestation Hagalund, Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan, Spårväg syd och Roslagsbanan till City.*

Beslut har fattats av landstingsstyrelsen om finansiering och utbyggnad av en tunnelbanestation i Hagalund på gula linjen. Gällande ny tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan har förvaltningen i sitt planeringsunderlag inarbetat objektet i investeringsplan. Projektstart enligt Sverigeöverenskommelsen är 2022, men det finns möjlighet till tidigareläggning om någon eller några av parterna förskotterar. Vid en eventuell tidigareläggning har förvaltningen bättre möjligheter att nyttja erfarenhet från tidigare projekt.

- *att uppdra åt nämnder, styrelser och bolag inom Stockholms läns landsting att utarbeta styrdokument för säkerhet i enlighet med landstingsstyrelsens*

riktlinjer för säkerhet.

Förvaltningen har utarbetat styrande dokument för informationssäkerhet, FUT 1501-0018, i enlighet med landstingsstyrelsens övergripande riktlinjer för säkerhet, LS 1407-0877. Förvaltningen avvaktar i arbetet med framtagande av gemensamma styrdokument för säkerhetsskydd med hänsyn till ny kommande lagstiftning inom säkerhetsskydd.

- *att uppdra åt samtliga bolagsstyrelser och nämnder att se över sina respektive delegationsordningar för att säkerställa att de är i enlighet med Policy för inköp samt tillförsäkrar nämnden/styrelsen tillräcklig kontroll över inköpsverksamheten.*

Delegationsordning för trafiknämnden samt beslutsordning för förvaltning för utbyggd tunnelbana är i enlighet med Policy för inköp.

2.6 Uppsikt - anmodan från landstingsstyrelsen

I landstingets styrningsrapport återfinns tre anmodningar som är tillämpliga för förvaltningen. Dessa pågår enligt plan.

- *att anmoda nämnder och bolag att ytterligare intensifiera sitt arbete med informations- och IT-säkerhet och att ha ett tydligt fokus på att åtgärda identifierade avvikelser beträffande styrning, ledning och regelefterlevnaden inom området.*

Implementering av ledningssystem för informationssäkerhet pågår. Informationsägare är utsedda. Hantering av informationstillgångar och informationsklassificering är ett kontinuerligt pågående arbete i projektet men en översyn kommer att göras i samband med införande av VIR. Cirka 30 procent av medarbetarna hade genomfört DISA-utbildningen vid årsskiftet 2017/18. Cirka 60 procent har genomfört utbildningen per juli 2018.

- *att anmoda samtliga nämnder och bolag att säkerställa att de nödvändiga interna kontrollerna är på plats för ett effektivt och ändamålsenligt nyttjande av externt verksamhetsstöd.*

Alla beställningar av inhyrd personal och konsulter som sker via beställningsportalen med konsultmäklaren godkänns av förvaltningschef. För resurser som tas in på annat sätt skrivs verkställighetsbeslut som ansvarig chef godkänner. Kontroll sker av tidrapportering och ansvarig chef attesterar alla fakturor.

- *Utifrån att konsultkostnader är fortsatt höga anmodas samtliga nämnder och bolag att säkerställa att de nödvändiga interna kontrollerna är på plats för ett effektivt och ändamålsenligt nyttjande av konsulter.*

Den övergripande behovsanalysen för förvaltningens bemanning ligger till grund för konsultavropen inom förvaltningen. Den analysen görs inom den årliga verksamhetsplaneringen inom varje avdelning och bemanningsplaner finns redovisade

för varje projekt och enhet. Förvaltningschef godkänner alla bemanningsplaner. Förvaltningen utarbetar för närvarande en blankett för särskild prövning av konsulttillsättningar (inhyrd personal).

2.7 Intern styrning och kontroll

Internkontroll, enligt landstingets policy för internkontroll, omfattar en struktur av policyer, processer, rutiner och organisation. Den interna kontrollen inom förvaltningen ska bygga på en helhetssyn avseende landstingets verksamhet och mål. Detta innebär att den interna kontrollen ska omfatta mål, strategier, styrning samt uppföljning. Inom dessa områden ska det finnas inbyggda kontroll- och uppföljningssystem som säkrar en effektiv förvaltning och förebygger allvarliga fel eller förluster.

Statusrapportering gällande risker sker via projektcontroller till projektchefer och till avdelningschef Norr och Söder. Rapportering till förvaltningschef sker via uppföljningsmöten mellan avdelningschefer och förvaltningschef.

Övergripande risker sammanställs i förvaltningens internkontrollplan, där det för 2018 finns 21 riskområden som kopplar till förvaltningens kravområden. Uppföljningen av åtgärder kategoriseras i grönt, gult eller rött beroende på i vilken mån åtgärderna sker enligt plan. Status för 16 av punkterna bedöms vara gröna och fem bedöms som gula. För de punkter som bedöms vara gula har tre av dessa kategoriserats som att trenden för punkten också är gul och två av punkterna har kategoriserats som grön trend.

För de gula punkterna pågår aktivt arbeta för att hantera dessa enligt nedan.

Både avdelning Norr och Söder jobbar kontinuerligt för att minska risken för bristande kostnadsstyrning (gul trend), exempelvis med aktivt arbete med projekterings- och produktionskalkylerna. Teknikenheten bistår projekten med stöd vid granskning av system- samt bygghandlingar för att minska risk för fördyrande tekniska lösningar. Avdelningschef, projektcontroller och stabssamordnare genomför månadsvis statusmöten för att ha kontroll över projektens ekonomi och framdrift.

Risken för överklaganden (gul trend) bevakas kontinuerligt av båda avdelningarna samt staben och inkomna handlingar och synpunkter granskas noggrant. Förvaltningen arbetar med att teckna nödvändiga avtal med berörda parter.

För att minska risk för förseningar (grön trend) genomförs bland annat planläggningsmöten med kommuner. Centrala frågor förankras med länsstyrelsen, mark- och miljödomstolen samt Trafikverkets planprövning. Den kvarstående risken är att avtal inte är slutna i tillräcklig omfattning gällande intrång i Trafikverkets anläggningar. Där har Trafikverket i samråd med förvaltningen tillsatt en expertgrupp för att arbeta med tekniska analyser och i slutändan medgivande kring intrången.

Gällande informationssäkerhet (grön trend) pågår implementering av ledningssystem

för informationssäkerhet. Vid delårsrapportens sammanställande har cirka 60 procent av förvaltningens medarbetare genomfört landstingets utbildning i informationssäkerhet, DISA.

Risken gällande bristande efterlevnad och behovsanalys inom konsultförsörjningsprocessen (gul trend) bearbetas genom utarbetade riktlinjer och kontrollåtgärder. Ny rutin för beställning av konsulter är under arbete vilket bland annat ska tydliggöra kopplingen mellan konsultbeställningar och förvaltningens bemanningsplan.

3 Ekonomi

3.1 Resultatutveckling och prognos

Resultat*	Utfall	Budget	Budget avvik.	Utfall fg år	Förändr. %	Prognos år	Budget år	Budget avvik.	Bokslut fg år
Verksamhetsanslag	3	3	0	0		4	4	0	0
Övriga bidrag	67	77	-10	53	25,8 %	103	115	-12	90
Övriga intäkter	0	0	0	0		0	0	0	0
Verksamhetens intäkter	**69**	**80**	**-11**	**53**	**30,8 %**	**107**	**119**	**-12**	**90**
Bemanningskostnader	-50	-54	4	-43	16 %	-80	-83	3	-70
Lämnade bidrag	0	0	0	0		0	0	0	0
Lokal- och fastighetskostnader	-6	-4	-2	-4	57,7 %	-9	-7	-2	-6
IT- och telekostnader	-3	-7	4	-3	-10 %	-5	-10	5	-5
Övriga kostnader	-8	-11	3	-3		-9	-16	7	-10
Verksamhetens kostnader	**-67**	**-76**	**9**	**-53**	**25,8 %**	**-103**	**-115**	**12**	**-90**
Avskrivningar	0	0	0	0		0	0	0	0
Finansnetto	-1	-3	2	0		-2	-4	2	0
Resultat**	**1,5**	**1,4**	**0,1**	**0**		**2,1**	**0**	**2,1**	**0**

* mkr
** Avser resultat före bokslutsdispositioner

Avrundningsdifferenser förekommer i tabellen då siffrorna är avrundade från tusental till miljontals kronor.

Avvikelse utfall i jämförelse med periodiserad budget

- Utfallet för bemanningskostnaderna är något lägre än budget. Inom bemanningskostnaderna är personalkostnaderna något lägre än budget samtidigt som kostnaderna för inhyrd personal är högre. Förvaltningen strävar efter att växla inhyrd personal till anställda. Förvaltningen har dock inte tillsatt tjänster i den grad som budgeterats utan har istället använt sig av en högre andel inhyrd personal.
- Lokalkostnaderna ökar som en följd av en växande organisation. Anledningen till att kostnaderna ökar är att förvaltningen från början av 2018 nyttjar hela plan fem istället för delar av plan fem och sex som tidigare.
- Utfallet för IT- och telekostnaderna är lägre än budget. Anledningen till avvikelsen är att i budgeten 2018 för IT-kostnader ingick ett projektuppföljningssystem vilket inte är på plats än. Avvikelsen består även i att kostnaderna relaterade till IT har periodiserats jämnt över året vilket inte stämmer med inkommande fakturor.
- Utfallet för övriga kostnader är lägre än budget vilket beror på att kommunikationskostnader, kostnader för resor samt övriga kostnader är lägre än budgeterat.

- Sammantaget är totala kostnader lägre än den periodiserade budgeten per augusti.
- Erhållna bidrag (internt och externt) avser en upplösning av finansieringen från parterna vilket sker månadsvis i takt med förvaltningens kostnader. Utfallet för bidragen följer förvaltningens kostnader och är därmed lägre än budget.
- Förvaltningen har inte några avskrivningskostnader. Först när tunnelbanan tas i drift kommer avskrivningskostnader redovisas vilka kommer att redovisas inom ramen för trafikförvaltningens verksamhet.
- Förvaltningen har räntekostnader för de lån som förvaltningen tagit upp för delar av landstingets finansiering. Räntekostnaderna är något lägre än budgeterat beroende på det relativt låga ränteläget.

Avvikelse utfall i jämförelse med motsvarande period föregående år

- Kostnaderna är 14 miljoner kronor högre än motsvarande period föregående år vilket framförallt beror på att förvaltningen fortsätter växa. Till följd av en växande organisation har kostnaderna för personal, både anställda och inhyrda/konsulter och lokalerna som dessa utnyttjar ökat i jämförelse med samma period föregående år.

Prognos i jämförelse med budget

- Kostnaderna prognostiseras till att bli lägre än budget.
- Personalkostnaderna prognostiseras att bli lägre än budget samtidigt som kostnaderna för inhyrd personal prognostiseras bli något högre än budget. Anledningen till skillnaden är att anställning av personal inte har genomförts i den grad som planerats. Anställningarna har istället ersatts av inhyrd personal.
- Lokalkostnaderna ökar som en följd av en växande organisation. För att hålla nere de ökade lokalkostnaderna har förvaltningen valt att införa flexarbetsplatser. Lokalkostnaderna prognostiseras till att bli högre än budget beroende på att förvaltningen från början av 2018 nyttjar hela plan fem istället för delar av plan fem och sex.
- IT- och telekostnaderna är lägre i prognosen än i budgeten. Anledningen till differensen är att det i budgeten beräknades ett högre pris för datorer och telefoner per enhet än vad utfallet blivit. Vidare har inköp av projektuppföljningssystem blivit uppskjutet. Därav har prognosen sänkts.
- Prognosen för övriga kostnader är lägre än budget beroende på att prognosen för kommunikationskostnader har sänkts då kommunikationsinsatser som är budgeterade under 2018 istället har förflyttats till 2019.

3.1.1 Bemanningskostnader

Bemanningskostnader*	Utfall	Budget	Budget avvik.	Utfall fg år	Förändr. %	Prognos år	Budget år	Budget avvik.	Bokslut fg år
Summa personalkostnader	**-17,1**	**-24,3**	**7,2**	**-13**	**32,1 %**	**-29**	**-36,5**	**7,5**	**-21,3**
förändring sem- och löneskuld	0,8	0	0,8	0,2		0	0	0	-0,8
lönekostnad	-11,3	-15,1	3,8	-6,5	72,3 %	-17,7	-22,7	5	-8,7
- varav övertid	*0*	*0*	*0*	*0*		*0*	*0*	*0*	*0*
- varav sjuklönekostnad	*-0,3*	*0*	*-0,3*	*-0,2*	*75,8 %*	*0*	*0*	*0*	*-0,2*
PO-pålägg	-5,7	-7,1	1,4	-5,8	-1,4 %	-9,1	-10,7	2	-11
Övriga personalkostnader	-1	-2	1	-1	22,6 %	-2	-3	1	-1
Inhyrd personal	**-32,8**	**-29,4**	**-3,4**	**-30,1**	**9,1 %**	**-51,4**	**-46,2**	**-5,2**	**-48,4**
Summa bemanningskostnad	**-50**	**-53,7**	**3,7**	**-43,1**	**16 %**	**-80,4**	**-82,6**	**2**	**-70**

* mkr

De lönekostnader eller kostnader för inhyrd personal som är direkt kopplade till ett investeringsobjekt redovisas som utgifter i balansräkningen. Resurs som utför löpande arbete redovisas som inhyrd personal. Inom förvaltningen är exempel på inhyrd personal en person med kompetens inom projektledning. I ovan sammanställning finns inte lönekostnaderna eller kostnader för inhyrd personal relaterat till investeringsobjekten medtagna.

Köpta 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.

Avvikelse utfall i jämförelse periodiserad budget

Inom bemanningskostnaderna ingår personalkostnader och inhyrd personal. Personalkostnaderna är något lägre än budget samtidigt som kostnaderna för inhyrd personal är högre. 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 ett vanligt förfaringssätt i branschen. Dessa faktorer är förklaringar till nyttjandet av inhyrd personal istället för att anställa. Förvaltningen arbetar kontinuerligt med att öka andelen anställda.

Vidare har inte förvaltningen genomfört alla de anställningar som man hade planerat i början av året vilket är ytterligare en anledning till att utfallet är lägre än budget.

Avvikelse utfall i jämförelse med föregående år

Kostnaderna har ökat jämfört med föregående år beroende på att förvaltningen växer enligt plan.

Prognos i jämförelse med budget

Prognosen för bemanningskostnader beräknas bli lägre än budgeten för året. Förvaltningen har som målsättning att anställa personal istället för att använda sig av inhyrd personal/konsulter. I början av året räknade man med att anställa fler personer vilket dock inte har skett i den utsträckning som man tänkt sig vilket har lett till att prognosen för personalkostnaderna sänkts. Som en följd av att förvaltningen inte anställt personal i den takt som man tänkt sig har man därför höjt prognosen för inhyrd personal som i dagsläget utför detta arbete. Höjningen av prognosen för inhyrd personal har dock vart mindre jämfört med sänkningen av prognosen för personalkostnader, vilket har lett till att prognosen i stort jämfört med budget har sänkts.

3.1.2 Konsultkostnader

Förvaltningen kategoriserar inhyrd personal som medarbetare om de arbetar mer än 50 procent och har uppdrag längre än sex månader, övriga kategoriseras som konsulter. Flertalet av den inhyrda personalen är tekniska specialister och är svåra att tillsätta genom anställning utan istället anlitas inhyrd personal/konsulter. För många av kompetensområdena är dessutom tidsperioden för uppgifterna begränsade. Båda dessa faktorer är motiv till att använda inhyrd personal/konsulter istället för att anställa. Förvaltningen bedriver dock ett arbete för att genomföra en konsultväxling.

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 Stockholms läns landsting. Som ett led i förvaltningens ständigt pågående optimeringsarbete pågår ett arbete med att växla inhyrd personal/konsulter till anställda.

Avvikelse utfall i jämförelse periodiserad budget

Konsultkostnaderna är knappt 3 miljoner kronor högre än periodiserad budget. Anledningen till avvikelsen beror på att kostnaden för upprättande av anslutningsnät har bokats som en kostnad men kostnaden har efter periodens slut identifierats som direkt hänförlig till investeringsprojekten och kommer därför att aktiveras som en utgift.

Inom förvaltningen pågår ett arbete med att ta fram ett effektivt och enkelt ekonomiuppföljningssystem vilket behöver utvecklas inför byggskedet då omsättningen kommer att öka kraftigt. Detta har medfört kostnader för konsulttjänster för översyn av ekonomisystemet Agresso samt prognos- och budgetsystem.

Avvikelse utfall i jämförelse med föregående år

Konsultkostnaderna för perioden januari-augusti är 2 miljoner kronor högre än föregående år. Det beror på ovan nämnda utgifter för anslutningsnät som per augusti är bokade som kostnader. När dessa bokats kommer utfallet för konsultkostnader att vara i linje med föregående år.

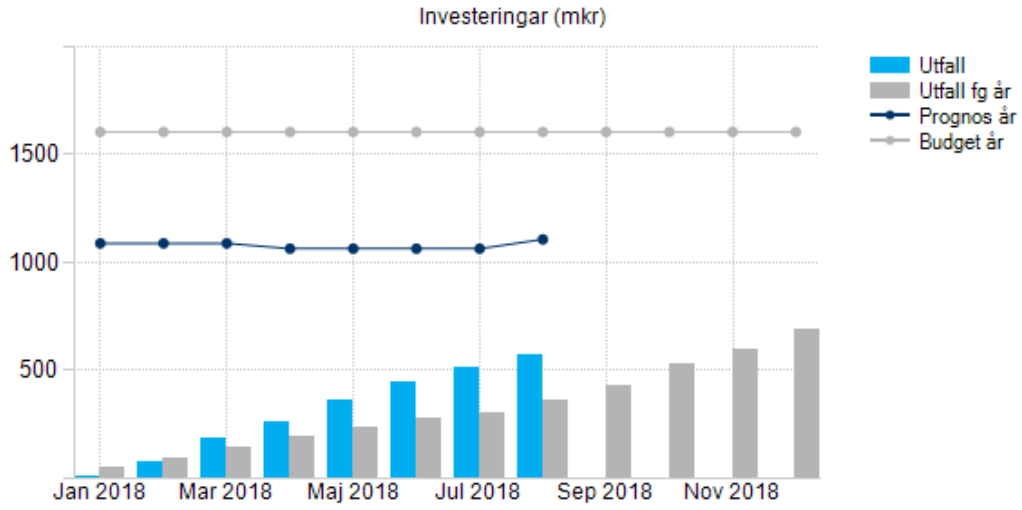
Prognos i jämförelse med budget

Prognosen för konsultkostnader beräknas ligga i linje med budgeten för året.

3.2 Åtgärdsprogram för en ekonomi i balans

Förvaltningen genomför löpande ett åtgärds- och optimeringsarbete för att försöka hålla anläggningen inom beslutade ramar.

3.3 Investeringar



Prognos i jämförelse med årets budget

Verksamheten är indelad i ett investeringsobjekt för vardera av de tre utbyggnadssträckorna, Tunnelbana till Nacka och Söderort, Tunnelbana till Arenastaden samt Tunnelbana till Barkarby. Station Hagalund är ett eget objekt då detta är en del av Sverigeförhandlingen. Till tunnelbaneutbyggnaderna tillkommer objekt för Depå och fordon.

Förvaltningens investeringsutgifter för perioden januari till och med augusti uppgår till 568 miljoner kronor vilket är 210 miljoner kronor högre än motsvarande period föregående år beroende på att tunnelbaneutbyggnadens framdrift kommit längre.

Budget för de totala investeringsutgifterna uppgår till 1 605 miljoner kronor för 2018. I augusti prognostiseras investeringsutfallet för helåret att uppgå till 1 107 miljoner kronor vilket är 498 miljoner kronor lägre än budget. Avvikelsen beror bland annat på förskjutning i planläggningsprocess och byggstart, omtag i projektering på grund av ändrade förutsättningar för depås lokalisering, översyn av byggkostnader, samt ny utformning av station Sofia. Avvikelsen beskrivs närmare under respektive projektavsnitt nedan.

3.3.1 Investering per objekt

Investeringar per objekt

Investeringar (Mkr)	Utgift	Prognos år	Budget år	Budget avvik.	Upparb grad (%)	Total utgift	Total budget	Total upparb grad (%)	Färdig-ställande (år)
Tunnelbana till Nacka och Söderort	304,7	590	785,7	-195,7	39%	1 259	13 640	9%	2026
Tunnelbana till Arenastaden	90,6	173	234,7	-61,7	39 %	617	4 237	15 %	2024
Station Hagalund	28,0	43	62,4	-19,4	45 %	70	1 320	5 %	2024
Tunnelbana till Barkarby	97,5	197	250,9	-53,7	39 %	464	3 359	14 %	2024
Depå	46,7	102	268,6	-166,7	17 %	186	3 538	11 %	2024
Fordon	0,8	2	2,9	-1,1	28 %	4	2 440	0 %	2024
Totalt investeringar	**568,3**	**1 107**	**1 605,2**	**-498,3**	**35,4**	**2 600**	**28 534**	**9,1**	

Avdelning Söder

Tunnelbana till Nacka och Söderort

Utbyggnadssträckan som är indelad i tre projekt innebär en förlängning av Blå linje söderut från Kungsträdgården till Nacka med fyra mellanliggande stationer samt en avgrening via Gullmarsplan mot den befintliga Gröna Hagsätralinjen med en ny station i Slakthusområdet. De tre projekten benämns Nacka, Södermalm och Söderort.

Projektering

Projekteringsarbetet fortsätter under 2018, och fokus ligger nu på bygghandlingsprojekteringen som även ligger till grund för upphandlingarnas förfrågningsunderlag. Systemhandlingen för BEST (Bana, El, System, Tele) har levererats och granskningen hos förvaltningen planeras att vara klar under tredje kvartalet 2018.

Bygghandlingsprojekteringen för de arbetstunnlar projektet behöver bygga (sex stycken) är inne i slutskedet. Granskningen av förfrågningsunderlagen för

entreprenadupphandlingarna för dessa tunnlar väntas vara klar under tredje kvartalet. Upphandlingen påbörjas senare under hösten/vintern 2018 och entreprenaderna förväntas starta under 2019 när erforderliga tillstånd (miljödom, järnvägsplan) är på plats.

Under 2018 startar även bygghandlingsprojekteringen för de övriga delarna (tunnel- och anläggningsentreprenader, bygg- och installationsentreprenader och BEST (Bana-El-Signal-Tele-entreprenader)). Upphandlingen för dessa startar under 2019.

Planläggning och prövning

Järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning lämnades in till länsstyrelsen för godkännande i november 2017. Länsstyrelsen godkände denna i början av januari 2018. Arbetet med järnvägsplanen har fortsatt under första halvåret av 2018. I juni tecknades principavtal för markåtkomst med Stockholms stad samt Nacka kommun för de etableringsytor som järnvägsplanen kräver. Trafikverket inkom med en nöjdhetsförklaring angående järnvägsplanens innehåll och med dessa avtal som bilagor lämnades järnvägsplanen in till länsstyrelsen för tillstyrkan i juli. Efter tillstyrkan skickas järnvägsplanen sedan vidare till Trafikverket under månadsskiftet september/oktober för fastställelse, vilken enligt tidplan ska ske i april 2019.

Ansökan om miljötillstånd skickades in till mark- och miljödomstolen den 15 mars 2017 och huvudförhandlingen för tillståndsansökan i miljödomstolen kommer att ske i februari 2019. Synpunkter samt yttranden (bland annat angående masshantering, luftkvalité och naturmiljö) har inkommit och domstolen har begärt in yttrande från förvaltningen i slutet av september. Som förberedelse till huvudförhandling pågår även bullermätningar runt planerade etableringar och ett förslag till kontrollprogram har kommunicerats till tillsynsmyndigheterna.

Arbetet med att teckna områdesvisa nyttjanderättsavtal har startat, och projektet planerar de första tecknade avtalen i slutet av 2018. Även arbetet med detaljplanerna fortgår och Stockholms stads planer för fastighetsindelningsbestämmelser har vunnit laga kraft. Detaljplanerna både för Stockholm och Nacka förväntas vinna laga kraft under sista kvartalet 2018, vilket medför att bygglov för etableringsytor och arbetstunnlar kan sökas. Projektet har tecknat ett samverkansavtal med Trafikverket om hur arbetet med bland annat korsningspunkter ska ske under projektets olika skeden.

Upphandling och byggande

Inom projektet Söderort har råstomme till biljetthall vid Mårtensdal i Gullmarsplan börjat byggas och beräknas vara klar i slutet av 2019. En skyddsportal över ett befintligt spår vid Gullmarsplan konstruerades och sattes upp under sommarmånaderna i samband med trafikförvaltningens plattformsrenovering vid stationen.

Vid både Sockenplan och Sundstabacken har förberedande arbeten påbörjats. Det

handlar bland annat om ledningsomläggningar, breddning av vägar och övriga förberedelser inför de kommande entreprenaderna. Dessa förberedande arbeten planeras att slutföras under tidiga hösten.

Förberedande arbeten vid station Sickla och Järla har färdigställts. De förberedande arbetena för Nacka (Skvaltans trafikplats) startades i juni. Här handlar det om bland annat ledningsomläggningar och provisoriska vägar. Arbetena omfattar även uppförande av en gång- och cykelbro.

Upphandlingen av entreprenader för arbetstunnlar och andra förberedande arbeten kommer att påbörjas under slutet av 2018. Byggandet förväntas börja under 2019.

Övriga förberedelser inför byggstart (kulturmiljö, omgivningspåverkan med mera) pågår.

Ekonomi

Investeringsutgifter för tunnelbana till Nacka och söderort för perioden januari-augusti uppgår till 305 miljoner kronor. Prognosen för helåret uppgår till 590 miljoner kronor jämfört med årets budget på 786 miljoner kronor, en avvikelse med 196 miljoner kronor. Avvikelsen beror på att byggstart har skjutits fram beroende på en översyn av byggkostnader som gjordes under 2017 för att inrymma byggfasen inom budget. Samtidigt genomfördes en ny utformning av station Sofia vilket bidrog till framskjuten byggstart.

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 avtal mellan landstinget och Solna stad. Det innebär att tre stationer byggs utmed sträckan, Hagastaden, Södra Hagalund och Arenastaden.

Projektering

Efter att systemhandlingsprojekteringen levererades från generalkonsulten påbörjades bygghandlingsprojekteringen sensommaren 2017. Bygghandlingsprojekteringen berör i första skedet arbetstunnlar samt berg- och anläggningsdelarna. Projektören har levererat förfrågningsunderlag för arbetstunnlarna under sommaren 2018. Interngranskning av förfrågningsunderlag för arbetstunnlar pågår.

Ett internationellt arkitekturpris har tilldelats tunnelbana till Arenastadens stationer under augusti 2018. Projektet vann pris för sitt designkoncept i kategorin Transportation. Bakom det internationella priset står Rethinking the future, som bland

annat arbetar med att synliggöra arkitektur och design som är bra för klimatet.

Planläggning och prövning

Tredjepartsavtalet för övertagande och nyttjanderätt av arbetstunneln i Hagastaden slöts med Trafikverket under januari månad och förvaltningen har köpt befintlig tunnelmynning istället för att bygga en ny då det var ekonomiskt fördelaktigt. Den 25 maj fick tunnelbana till Arenastaden dom från mark- och miljödomstolen. Domen är i huvudsak i linje med förväntat. Glädjande är att domstolen beslutat om tillåtlighet och verkställighet. Det sistnämnda medger att projektet på egen risk kan ta domen i bruk innan den vunnit laga kraft även i samband med eventuella överklaganden till högre instans. Efter möte med landstingets jurister beslutades att projektet inte har för avsikt att överklaga domen. Tre överklaganden av miljödomen har inkommit. Ärendet ligger hos mark- och miljööverdomstolen för beslut om prövningstillstånd. Arbete med framtagning av kontrollprogram för grundvatten samt för miljöfarlig verksamhet pågår med revideringar efter erhållen dom.

Den 30 maj skickades miljökonsekvensbeskrivningen till länsstyrelsen för nytt godkännande. Ett borttaget torn, en justerad utrymningsväg och ändringar under jord gör att järnvägsplanen för tunnelbana till Arenastaden ställdes ut igen 9 juli–31 augusti. Järnvägsplanen planeras att skickas till länsstyrelsen för tillstyrkan under 2018.

Vad gäller järnvägsplanen har Trafikverket haft synpunkter gällande korsningspunkter med Trafikverkets anläggningar. Kommunikation pågår med Trafikverket och en PM har skrivits där projektet har bemött Trafikverkets synpunkter.

Upphandling och byggande

Granskning av förfrågningsunderlag pågår och först ut under 2018 är upphandling av entreprenader för arbetstunnlar. Utskick av förfrågningsunderlag för arbetstunnlar i Hagastaden och Södra Hagalund planeras att ske under oktober månad. Utskick av förfrågningsunderlag för arbetstunnel Arenastaden planeras att ske under slutet av 2018. Byggstart beräknas ske under första halvan av år 2019.

Ekonomi

Investeringsutgifter för tunnelbana till Arenastaden (inklusive station Södra Hagalund) för perioden januari-augusti uppgår 119 miljoner kronor. Av detta uppgår utfallet för Hagalund till 28 miljoner kronor. I budget för 2018 är Hagalund ett eget investeringsobjekt, men arbetet utförs inom samma projekt som Arenastaden. Prognosen för helåret uppgår till 217 miljoner kronor jämfört med årets budget på 297 miljoner kronor, en avvikelse med 80 miljoner kronor. I det totala beloppet för Arenastaden ovan ingår prognosen för Hagalund med 43 miljoner kronor jämfört med årets budget för Hagalund på 62 miljoner kronor, en avvikelse om 19 miljoner kronor. Avvikelserna beror på en förskjutning av planläggningsprocessen.

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 landstinget och Järfälla kommun regleras den finansiering som Järfälla kommun står för avseende uppgång och biljetthall i Veddesta vid Barkarby tunnelbanestation.

Projektering

Generalkonsultens projekteringsuppdrag med framtagande av förfrågningsunderlag pågår för fullt för både för (berg- och anläggningsarbetena som bygg, installationer, bana, el och tele. Inom kort går projekteringen in i en fas med interngranskningar inför leverans för den stora berg- och anläggningsentreprenaden kallad Järfällatunneln. I december levereras den stora bygg- och installationsentreprenaden för granskning.

Inför sommaren levererades en uppdaterad systemhandling för BEST (bana, el, signal, tele). Förfrågningsunderlagshandlingar har även levererats för el samt bana.

Planläggning och prövning

Två avtal med Trafikverket tecknades under våren. Dels ett avtal som innebär att Trafikverket tar över ansvaret för Mälarbanans biljetthall och noden vid Barkarby bytespunkt. Det innebär att ansvaret för att projektera och bygga anläggningen nu är Trafikverkets då Trafikverket kommer att äga och förvalta anläggningen. Projekt Barkarby delfinansierar anläggningen i enlighet med beslut i landstingsfullmäktige, LS 2018-0278. Det andra avtalet reglerar ansvar och kostnader vid korsningspunkten med Förbifart Stockholm.

Järnvägsplanen lämnades in till Trafikverket för fastställelse den 24 april. Projektet har under våren och sommaren besvarat frågor avseende järnvägsplanen från Trafikverkets enhet för Planprövning. Tidplanen för när Trafikverket beslutar om järnvägsplanen förväntas hålla.

Förberedelser pågår för att inlämna en begäran av omprövning av ett av villkoren i miljödomen avseende grundvattensänkning. Det är ett villkor som i domen är satt under prövotid vilket innebär att villkoret går att få justerat.

Upphandling och byggande

Flera förberedande arbeten har handlats upp under våren och utförts under sommaren eller är under utförande. Det gäller elnätstationer till byggarbetsplatserna, avskiljande betongvägg i bergrum och förberedande ledningsarbeten.

Förfrågningsunderlagen för arbetstunnlarna skickades ut till de entreprenörer som kvalificerats sig under våren. Räkningsperioden sträcker sig fram till början av oktober.

Utvärdering av anbud samt förhandling med entreprenörerna påbörjas under oktober.

I slutet av augusti genomfördes ett symboliskt första spadtag med politiker och press för att manifestera byggstarten för Tunnelbana till Barkarby. Byggstart för arbetstunnel Veddesta med stöd av detaljplan och avtal med kommunen planeras till slutet av 2018.

Ekonomi

Investeringsutgifter för tunnelbana till Barkarby för perioden januari-augusti uppgår till 98 miljoner kronor. Prognosen för helåret uppgår till 197 miljoner kronor jämfört med årets budget på 251 miljoner kronor, en avvikelse med 54 miljoner kronor. Avvikelsen beror på en förskjutning av byggstart till slutet av året.

Depå och fordon

I samband med att landstingsfullmäktige beslöt 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 landstingets budget för 2017 och 2018. Depå respektive fordon är två separata investeringsobjekt som bedrivs i ett gemensamt projekt. Projektets uppdrag är att säkerställa att det finns fordon och depåkapacitet inför de olika trafikstarterna för nya tunnelbanan.

Depå Högdalen

Projektering

Sedan tidigare har depåprojektet delats upp i två objekt, Depå Högdalen och Depå tillkommande. Under hösten 2017 konstaterades det att utbyggnaden av depån i Högdalen behöver förändras, med fler uppställningsplatser, förbigångsspår och verkstadsplatser. Leverans av utredningsmaterial från generalkonsulten avseende alternativa lösningar i området skedde i juni 2018.

I juli 2018 tecknades en överenskommelse avseende inriktning av teknisk utformning av passagen av området vid Kvicksundsvägen, innebärande att den framtagna systemhandlingen följs avseende kopplingen mellan depån och den underjordiska uppställningshallen.

Beslut har tagits avseende att utreda en alternativ utformning av anslutningen mellan uppställningshallen under jord och Farstagrenen.

Just nu arbetar projektet bland annat med projektering av arbetstunnel, granskning av underlag samt provborrningar i alternativa sträckningar genomförs i möjlig omfattning.

Planläggning och prövning

Projektet planerar nu för tolv uppställningsplatser ovan jord och elva under jord i Högdalen, samt förbifartsspår både på norra och södra sidan. Projektet planerar även för två verkstadsplatser, en för C30-fordon och en för C30/C20-fordon.

PM för uppdragstart av lokaliseringsutredning för C20/C30-verkstad är överlämnad till generalkonsulten. Utredningen ska vara klar i november.

Projektet utreder en ny spårdragning för södra anslutningen. Istället för två enkelspårstunnlar utreds om en dubbelspårstunnel kan vara ett bättre alternativ. Därmed stoppas även det samrådsarbete som förbereddes innan sommaren. Under hösten kommer generalkonsulten att jobba vidare med uppdateringar av tillståndshandlingar av de delar som inte berörs av utredningen samt planera vad som ska ingå i kommande samrådsunderlag. Arbete sker avseende planering för nytt samråd beroende på vilket beslut som tas avseende utformning.

Projektet måste visa att infiltration som skyddsåtgärd är möjlig för att få en miljödom. Tester för detta planeras till augusti-oktober 2018. Arbete gällande installation av infiltrationsbrunnar samt grundvattenrör startade i augusti. Arbetet fokuserar på området kring arbetstunneln, norra anslutningen och södra anslutningen pausas i väntan på beslut om eventuell ny spårdragning.

Upphandling och byggande

Ingen upphandling av entreprenader eller byggande har gjorts ännu. När beslut avseende anslutningen till Farstagrenen tagits kommer upphandlingstidplanen att kunna preciseras. Inför upphandling kommer ett genomförandebeslut i linje med Stockholmsförhandlingen att tas fram för politisk beredning och beslut i landstingsfullmäktige.

Ekonomi

Investeringsutgifter för Depå Högdalen för perioden januari-augusti uppgår till 47 miljoner kronor. För helåret prognostiseras investeringsutgifterna till 102 miljoner kronor jämfört med årets budget på 269 miljoner kronor, en avvikelse med 167 miljoner kronor. Avvikelsen beror på ett omtag i projekteringsarbetet på grund av ändrade förutsättningar i depåutbyggnadens lokalisering och omfattning.

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 landstingsfullmäktige att omfördela medel från investeringsobjekt

Fordon till objektet Teknisk anpassning av C30-fordon på trafikförvaltningen.

Fordonsprojektet befinner sig i ett design- och testningsskede efter att nödvändiga inriktnings- och genomförandebeslut fattats i landstingsfullmäktige under 2017. Det är trafikförvaltningen som utför design- och testning av C30-fordonen. Upphandling av fordon till nya tunnelbanan sker inom ramen för trafikförvaltningens upphandling avseende fordon för hela kollektivtrafiksystemet.

Förvaltningen har kontinuerliga avstämningar med trafikförvaltningen för att säkerställa att den tekniska anpassningen genomförs så att C30-fordonen kan trafikera utbyggnadssträckorna.

Investeringsutgifter för Fordon för perioden januari-augusti 2018 uppgår till 1 miljon kronor och avser projektledning. För helåret prognostiseras investeringsutgifterna att uppgå till 2 miljoner kronor jämfört med årets budget på 3 miljoner kronor, en avvikelse med 1 miljon kronor. Avvikelsen beror på att den planerade fordonsutredningen har skjutits framåt.

4 Verksamhet

4.1 Verksamhetsförändringar

Inga större verksamhetsförändringar har skett under perioden.

4.2 Övrig verksamhet

Med utgångspunkt från Stockholms läns landstings mål är enbart ett fåtal mål och indikatorer direkt tillämpbara på förvaltningen. Förvaltningen arbetar med lokala mål som återfinns i en målkarta med vision, övergripande mål och mål för året.

Målstyrning förbättrar förutsättningarna för att styra och utveckla verksamheten och med hjälp av mätbara mätetal kan målen följas upp.

Förvaltningens huvudmål är att genomföra utbyggnad av tunnelbanan enligt genomförandeavtalen inom ramen för 2013 års Stockholmsöverenskommelse och beslutat tilläggsavtal. Arbetet med utbyggnaden sker i ett nära samarbete och med en hög grad av samverkan med såväl parterna i avtalet som med landstingets trafikförvaltning.

Förvaltningens verksamhet har inte en löpande karaktär utan är en verksamhet som utgår från uppdraget att bygga tunnelbana. Det medför att verksamheten under de första åren är i ett planeringsskede. Under denna period skapas förutsättningar för att landstinget i framtiden ska uppnå de nu beslutade övergripande målen såsom attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem och regional utvecklingsplanering för hållbar tillväxt. De övergripande målen och de nedbrutna målen på landstingsnivå är dock i dagsläget svåra att bryta ned till egna verksamhetsnära mätetal utan kommer att kunna följas när anläggningen är tagen i drift. Förvaltningen beaktar dock dessa mål, när utredningar genomförs, alternativt diskuteras och beslut fattas, för att möjliggöra måluppfyllelsen vid framtida drift.

Landstinget har fyra nedbrutna mål för kollektivtrafiken, attraktiva resor, trygga resor, effektiva resor och en tillgänglig och sammanhållen region.

Förvaltningen arbetar med det nedbrutna målet *attraktiva resor* genom att planera för att tunnelbanan ska vara en del av ett sammanhållet och samordnat kollektivtrafiksystem som uppfyller resenärernas behov. Detta görs genom att planeringen av stationernas lägen ska göras samordnat med bebyggelseplaneringen. Stationsmiljöerna ska vara attraktiva och utformade för enkla och effektiva byten. Tillgängligheten till stationerna och tillgängligheten till olika målpunkter med kollektivtrafiken ska vara god.

Den nya tunnelbanan bidrar till målet med *trygga resor* genom planering av anläggningen så att stationsmiljöerna kommer att bli trygga och säkra.

Utbyggnaden av tunnelbanan bidrar till landstingets mål om *effektiva resor* genom att

en ökad kollektivtrafik minskar påverkan på miljö och hälsa i jämförelse med biltrafik.

Förvaltningens arbete för att bidra till landstingets nedbrutna mål kring en *tillgänglig och sammanhållen region* sker genom att utbyggnaden stödjer en ökad täthet och flera stadskärnor i regionen samt bidrar till en sammanhållen och utvidgning av arbetsmarknadsregionen. Det sker genom att pendlingen i länet underlättas. Den nya tunnelbanan ska ha tillräcklig kapacitet och konkurrenskraftiga restider till viktiga målpunkter. Den ska binda samman regionen och minska sårbarheten i trafiksystemet.

I samband med att förvaltningens verksamhet övergår i ett byggskede kommer fler av landstingets övergripande mål och indikatorer att brytas ned till lokala mål och mätetal. Detta avser till exempel miljöfrågor såsom buller.

För att förvaltningen ska bidra till uppfyllande av landstingets mål arbetar förvaltningen med lokala mål som återfinns i en målkarta. Flera mätetal finns för varje mål för att kunna mäta graden av måluppfyllnad. Under varje perspektiv finns ett antal aktivitetsområden där aktiviteter under året ska ske för att mätetalet och målet ska uppnås. Målen syftar sammantaget till att skapa förutsättningar för ett landsting som svarar väl mot invånarnas krav på god service och bidra till att Stockholms län är ett attraktivt län.

I målkartan återfinns sex perspektiv med mål för respektive perspektiv.

- Ekonomi: Långsiktigt hållbar ekonomi.
- Tid: Leverans i tid.
- Innehåll: Effektiv anläggning.
- Kunder: Nöjda uppdragsgivare och berörda av utbyggnaden.
- Process: Hållbar verksamhet.
- Medarbetare: Tryggad kompetensförsörjning.

Flera mätetal finns för varje mål för att kunna mäta graden av måluppfyllnad. Under varje perspektiv finns ett antal aktivitetsområden där aktiviteter sker under året för att mätetalet och målet ska uppnås. Målen syftar sammantaget till att skapa förutsättningar för ett landsting som svarar väl mot invånarnas krav på god service och bidra till att Stockholms län är ett attraktivt län. Uppföljning av mål och mätetalen sker i samband med tertial-, delårs- och årsbokslut i förhållande till de mål och målvärden som beslutades i samband med budgeten.

I förvaltningens målkarta återfinns 20 mätetal fördelade på sex perspektiv med ett mål per perspektiv. Måluppfyllnaden är relativt god. Förvaltningen bedömer att två av sex mål är uppfyllda (under perspektiven kunder och process) medan fyra är delvis uppfyllda (under perspektiven ekonomi, tid, innehåll och medarbetare).

Avseende perspektivet ekonomi är ett av mätetalen uppfyllt medan resterande är delvis uppfyllda. Kostnadsprognosen överensstämmer med överenskommelsen inklusive

tilläggsavtalet samt Sverigeförhandlingen. Detta mätetal anses därför vara uppfyllt. De mätetal som anses vara delvis uppfyllda är en minskning av byggherrekostnaden som ses som ett pågående arbete för förvaltningen. Förvaltningen har ett mätetal att varje upphandling ska ha minst tre anbud. Ingen upphandling har dock skett under perioden. Andelen anställda är något lägre än föregående tertial. Projektens prognossäkerhet under året är något lägre än målet men beror till viss del på engångsfaktorer som ligger utfanför förvaltningens rådighet.

Målet under perspektivet tid anses vara delvis uppfyllt då arbetet i stort fortskrider enligt plan. Det finns dock vissa förskjutningar av tidplaner beroende på genomfört optimerings- och åtgärdsarbete samt förhandlingar med Trafikverket kring korsningspunkter.

Målet under perspektivet innehåll ses som delvis uppfyllt eftersom fastställande av systemmålen pågår. Framtagande av verifikat för kravuppfyllnad av bygghandling pågår.

Målet för kundperspektivet är uppfyllt då andelen positiva/neutrala inslag i media uppfyller förvaltningens målsättning. Mätetalet kring hur välinformerade berörda anser sig vara mäts senare under hösten.

Målet under perspektivet process anses uppfyllt då fyra av fem mätetal är uppfyllda, vilka är inga allvarliga arbetsmiljöolyckor, hållbarhet i bygghandlingarna, inga betydande revisionsanmärkningar samt reducering av klimatbelastningen. Mätning kring andel medarbetare som anser det vara tydligt vem som hanterar vilka frågor sker i samband med höstens medarbetarenkät.

Målet för perspektivet medarbetare mäts i samband med höstens medarbetarenkät.

Se vidare bilaga Uppföljning målkarta 2018.

5 Personal och utbildning

Förvaltningen går nu från ett projekteringsläge till ett byggskede. Det innebär att behovet av kompetens delvis förändras men främst behövs betydligt fler medarbetare. Förvaltningen är idag cirka 160 medarbetare med en förväntad kraftig ökning år 2019. 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.

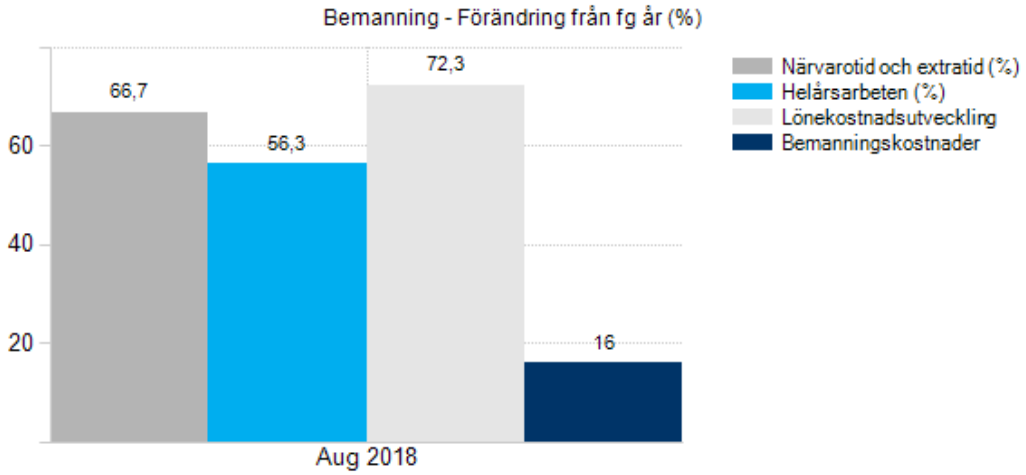
Rekryteringen sker dels genom anställningar och genom inhyrning av resurser från konsultföretag. Förvaltningens mål är att öka antalet anställda i relation till inhyrd personal. Men som ovan nämnts är rekryteringssituationen svår men förvaltningen ser alltid över möjligheten till rekrytering före nyttjande av inhyrd personal. Förvaltningen arbetar kontinuerligt med att genomföra en växling av inhyrd personal till anställda. Detta sker dels genom att förvaltningen först försöker rekrytera genom annonsering av anställning innan rekrytering sker genom inhyrning. Förvaltningen arbetar även med att växla genom att byta ut inhyrd personal mot anställda. Innan någon rekrytering sker genomförs en bedömning i enlighet med landstingets krav.

För att öka förvaltningens rekryteringsmöjligheter sker ett deltagande vid olika mässor, Armada samt LAVA. Linkedin är också en viktig kanal för rekryteringar. Förvaltningen kan idag inte se att det finns någon överhängande risk för övertalighet. Vidare kommer förvaltningen att anordna en bemanningsdag, förvaltningen bjuder då in potentiella företag och beskriver uppdrag samt vilket kompetensbehov som finns. Det senare genomförs för att förvaltningen ska kunna säkra kompetensbehovet då inte rekrytering är möjlig.

Vidare genomför förvaltningen kontinuerligt kompetenshöjning inom olika områden. Detta sker dels genom landstingets utbildningsportal men även genom att förvaltningen själva genomför utbildningar. Detta sker genom lunchseminarier, webbutbildningar och interna utbildningar. All ny personal genomgår förvaltningens introduktion som leds av förvaltningschefen. Dessutom genomförs riktade utbildningar beroende i vilken framdriftsfas som projekten är i. Exempel på detta är entreprenadjuridikutbildningar.

Ledarskap är ett prioriterat område för förvaltningen och därför genomförs fyra chefsträffar per år vars fokus är chef- och ledarskap. Detta sker genom personlig utveckling samt genom utbildning, workshops et cetera. med utgångspunkt i de krav som landstinget ställer på en chef.

5.1 Bemanning



Helårsarbetare	Utfall	Budget	Budget avvik.	Utfall fg år	Förändr. %	Prognos år	Budget år	Budget avvik.	Bokslut fg år
Bemanning - Helårsarbeten	50	35	15	32	56,3%	55	35	20	35

Avvikelse helårsarbeten och kostnadsutveckling i jämförelse med föregående år

- 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.
- I diagrammet ovan avser staplarna för helårsarbeten, närvarotid och extratid, samt lönekostnadsutveckling enbart den anställda personalen inom förvaltningen. I stapeln för bemanningskostnader ingår både anställd som inhyrd personal. På förvaltningen finns det i dagsläget fler inhyrda än anställda i personalen. Kostnaderna för inhyrd personal är därför betydligt större än lönekostnaderna för anställd personal. Då kostnaden för inhyrd personal är så pass mycket större än kostnaden för anställda blir den totala ökningen av bemanningskostnaderna relativt liten jämfört med om man bara tittar isolerat på lönekostnadsutvecklingen.
- Antalet helårsarbeten är högre än motsvarande period föregående år vilket beror på att förvaltningen fortsätter växa. Som en naturlig följd av en växande organisation har antalet helårsarbeten och kostnader relaterat till dessa ökat.

Avvikelse helårsarbeten i jämförelse med periodiserad budget

- Utfallet gällande antalet helårsarbeten på förvaltningen är högre jämfört mot periodiserad budget. Anledningen till det är att i budgeten ingår inte de volymer som förs om till investeringsobjekten vilka dock ingår i utfallet.

Prognos helårsarbeten i jämförelse med budget

- 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 Stockholms läns landsting. Som ett led i förvaltningens optimeringsarbete pågår ett arbete med att växla inhyrd personal till anställda. Med anledning av att förvaltningen fortsätter växa samt att fokus är att anställa i stället för att ta in provisorisk personal har förvaltningen prognostiserat att antalet helårsarbeten kommer att öka.

5.2 Sjukfrånvaro

Procentuell sjukfrånvaro	Utfall	Utfall fg år	Förändr.	Prognos år	Budget år	Prognos avvik.	Bokslut fg år
Procentuell sjukfrånvaro totalt	**2,1**	**2,2**	**-2,3%**				**1,6**
- varav kvinnor	*3,1*	*3,0*					*2,3*
- varav män	*1,1*	*0,3*					*0,4*

Förvaltningen har relativt få medarbetare och sjukfrånvaron gäller enstaka individer. Den procentuella sjukfrånvaron är lägre för män än för kvinnor men beror på enstaka individers frånvaro. Sjukfrånvaron följs av respektive chef och i de fall det har varit aktuellt har företagshälsovården kopplats in.

6 Väsentliga händelser, risker och möjligheter

För Tunnelbana till Barkarby lämnades i april järnvägsplanen in för Trafikverkets prövning och fastställelse. Upphandling av arbetstunnlarna pågår och arbetena beräknas starta i november. Byggstarten manifesterades redan den 27 augusti genom ett gemensamt spadtag av trafiklandstingsrådet Kristoffer Tamsons (M) och Järfällas kommunalråd Claes Thunblad (S).

För tunnelbana till Arenastaden hölls huvudförhandling i mark- och miljödomstolen i februari. I maj meddelade domstolen att projektet får verkställighet att påbörja utbyggnaden. Domstolen behandlar nu överklaganden från tre olika sakägare. Inför inlämning av järnvägsplan för länsstyrelsens tillstyrkan pågår samarbete med Trafikverket i avsikt att komma överens om utformning vid beröringspunkter med Trafikverkets anläggningar.

För tunnelbana till Nacka och söderort skickades järnvägsplanen för länsstyrelsens tillstyrkan i början av juli. Nästa steg blir att under hösten skicka in den till Trafikverket för fastställelse. Mark- och miljödomstolen har meddelat att huvudförhandlingar gällande miljötillstånd kommer att hållas i februari nästa år. Förberedelser kommer att göras för att möjliggöra byggstart av arbetstunnlarna så snart domen är klar.

I juni kom förvaltningen överens med Stockholms stad och Nacka kommun om innehållet i avtal som förtydligar de genomförandeavtal som tecknades våren 2017. Syftet med dessa nya så kallade sidoavtal (Stockholm) och principavtal (Nacka) är framför allt att förtydliga markåtkomstfrågor. De båda avtalen planeras tas upp för beslut i Trafiknämnden den 25 september.

I juli kom förvaltningen överens med berörda parter angående principerna för återställande efter utbyggnaden av depån i Högdalen. Den överenskomna lösningen kommer att formaliseras i ett avtal.

Den största risken är i nuläget tid och kostnad för att komma överens om utformning och skyddsåtgärder vid ett antal beröringspunkter med anläggningsägare. Framför allt gäller detta Trafikverkets anläggningar. Särskilt tidskritiskt är det att komma överens i projekt Arenastaden. Trafikverket har där levererat en rad frågeställningar gällande lösningar vid beröringspunkter och förvaltningen arbetar med att ta fram kompletterande underlag.

7 Ledningens åtgärder

Förvaltningen arbetar aktivt med landstingets ansats kring ett *Effektivare landsting*. Förvaltningen arbetar sedan 2014 aktivt med att samutnyttja resurser och processer som redan finns inom landstinget, förvaltningen köper delar av tjänster eller nyttjande av system inom flera områden. Resultatet är ett effektivare arbetssätt men även en möjlighet att fortplanta nytänk från en ung förvaltning direkt till landstingets övriga verksamhet.

Under 2018 har förvaltningen infört flexarbetsplatser som ett led att effektivisera verksamheten. Detta är första steg mot den samlokalisering som planeras av landstinget.

Förvaltningen eftersträvar att uppnå rätt kompetensnivå med fokus att arbeta med en kostnadseffektiv organisation. Det pågår därför ett arbete med att genomföra en växling av inhyrd personal till anställd då så är möjligt.

Under våren 2016 beslutades om ett stort åtgärds- och optimeringsprogram med fokus att hitta en effektivare utformning av anläggningen. Detta arbete gav många positiva effekter förutom att kostnaderna har kunnat hållas nere. Idag är detta en självklar del av förvaltningens löpande arbete inte bara avseende anläggningen, utan även i det löpande arbetet. Olika kompetenser möts, vrider och vänder på ett problem eller en arbetsprocess för att på så sätt hitta det mest effektiva tillvägagångssättet. Att tänka innovativt är ett viktigt riktmärke för förvaltningen och nya tillvägagångssätt används och sprids primärt till andra verksamheter inom landstinget samt till våra parter och andra intressenter.

8 Nämnd-/styrelsebehandling

Delårsrapporten per augusti 2018 behandlas i trafiknämnden den 25 september 2018.