Region Stockholm

FUT 2019-1001
RS 2020-0769

Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Verksamhetsberättelse

December 2020

Innehållsförteckning

1 Inledning 4
1.1 Väsentliga händelser 5

2 Styrning och ledning 8
2.1 Verksamhetsfakta 8
2.2 Styrning av nämnd/bolag 11
2.3 Mål 11
2.3.1 Inriktningsmål, verksamhetsspecifika mål och indikatorer 12
2.3.2 Nämndspecifika mål och indikatorer 26
2.4 Intern kontroll 28
2.4.1 Arbetet med intern kontroll 28
2.4.2 Resultat och analys från riskbedömningen 29
2.4.3 Försäkran 30
2.4.4 Regelefterlevnad 30
2.5 Produktivitet 31

3 Verksamhet 32
3.1 Verksamhetsförändringar 32

4 Ekonomi 33
4.1 Resultat 33
4.1.1 Personalkostnader inklusive inhyrd personal 35
4.2 Åtgärdsprogram för ett resultat i balans 36
4.3 Investeringar 36
4.3.1 Investeringsobjekt 38
4.3.2 Ny- och ersättningsinvesteringar 50
4.4 Balansräkning 51
4.5 Kassaflödesanalys 52

5 Personal 52
5.1 Attraktiv arbetsgivare 53
5.2 Strategisk kompetensförsörjning 53
5.3 Systematiskt arbetsmiljöarbete 53
5.4 Helårsarbeten 54
5.5 Sjukfrånvaro 55

6 Digitalisering 57
6.1 Pandemins effekt på digitalisering 57
6.2 Digital kompetens 57
6.3 Digital tillgänglighet 57

7 Pågående rättsprocesser (tvister) 58

8 Ledningens åtgärder 59
8.1 COVID-19 59
8.2 Ekonomi, tid och risk 59
8.3 Riskhantering 60

9 Övrigt 61

10 Förväntad utveckling 2021 62
10.1 Framdrift 62
10.2 Tillkommande investeringar 62
10.3 Marknadsläge 62
10.4 Risker 62

11 Nämnd-/styrelsebehandling 64

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 Stockholms-regionen ska ha världens bästa kollektivtrafik.

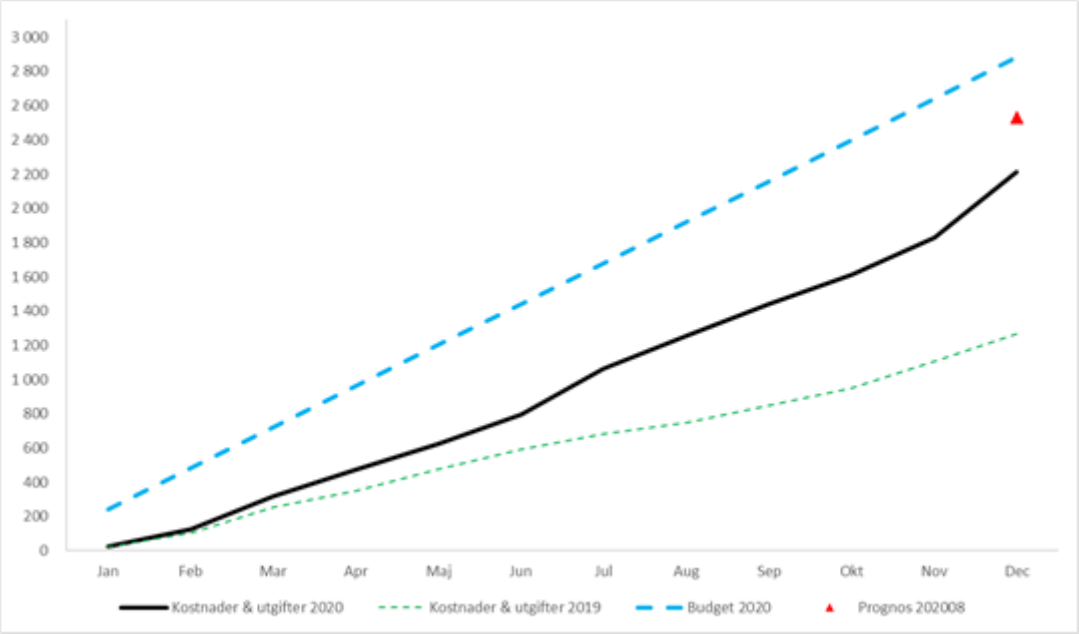
Den 21 april 2017 undertecknades avtal om storstadsåtgärder inom ramen för Sverigeförhandlingen. Överenskommelsen omfattar två satsningar på tunnelbanan; dels den ovan nämnda nya stationen Södra Hagalund, dels tunnelbana mellan Fridhemsplan och Älvsjö, med sex stationer. Den 22 oktober beslutade trafiknämnden 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 har förändrats, 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 lägre jämfört med fullmäktiges beslutade investeringsplan. Det samlade utfallet för totala investeringar och ej aktiverbara kostnader för perioden januari-december 2020 uppgår till 2 212 miljoner kronor (varav 125 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).

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 kostnadsdrivande arbeten med flertalet arbetstunnlar och Järfällatunneln produktionsstartades under hösten. Det innebär att utfallet är betydligt högre än inledningen av året.



1.1 Väsentliga händelser

Samtliga projekt enligt Stockholmsförhandlingen var under 2020 i produktionsskedet med pågående tunneldrivning för tunnelbana till Barkarby, Arenastaden, Nacka och Söderort samt markarbeten för depå i Högdalen. I huvudsak är det produktion av arbetstunnlarna som pågår för samtliga utbyggnadsgrenar. För tunnelbana till Barkarby färdigställdes och slutbesiktigades de första arbetstunnlarna under början av 2020 och entreprenaden med drivning av huvudtunneln påbörjades.

Under året har det varit ett intensivt arbete med upphandlingar av kommande entreprenader. Tilldelningar har gjorts för ett flertal arbetstunnlar, till exempel Hammarby fabriksväg och Hagastaden, där produktionen nu pågår. Tilldelning av den stora berg- och anläggningsentreprenaden Järfällatunneln skedde under våren.

Upphandlingar pågår för kommande huvudtunnelentreprenader. Två större entreprenadupphandlingar överprövades till förvaltningsrätten under året. I juni överprövades tilldelningen av spår- och servicetunnel från Kungsträdgården. Överprövningen ledde till att upphandlingen avbröts och en ny förfrågan sändes ut. I oktober överprövades tilldelningen av berg- och anläggningsentreprenaden för station Sofia och rättsprocessen pågår.

Viktiga myndighetsprocesser som har slutförts under 2020 är att tunnelbana till Arenastaden har fått en lagakraftvunnen järnvägsplan och depå i Högdalen har fått miljötillstånd. Detta är viktiga förutsättningar för att de stora bergentreprenaderna ska kunna påbörjas.

Sweden Green Building Council delade i november ut sin årliga utmärkelse för hållbar infrastruktur vilket tunnelbana till Barkarby vann.

I takt med att utbyggnaden kommit igång så har störningarna från verksamheten ökat i anslutning till byggplatserna. Förvaltningens projekt har under 2020 fortsatt att förstärka organisationen för att kunna hantera frågor som rör omgivningspåverkan och för att komplettera centrala organisationer som arbetar med att förebygga, mäta och minimera störningar kopplat till vibrationer och buller.

För projektet tunnelbana till Älvsjö enligt Sverigeförhandlingen pågår ett planeringsskede 2020-2021 som ska leda till beslut om lokalisering, därefter följer projektering och produktion. Arbetet i planeringsskedet beskrivs i en projektplan som sommaren 2020 godkändes av parterna, det vill säga regionen, Stockholms stad och staten.

Med anledning av de ökade kostnader och tidsförlängningar av förvaltningens projekt som konstaterades under hösten 2019 har förvaltningen under 2020 implementerat ett arbetssätt med förstärkt uppföljning av ekonomi, tid och risk gentemot parterna.

Regeringen tillsatte den 20 november 2020 en förhandlingsperson, vilket efterfrågats av övriga parter sedan hösten 2019, för de uppkomna fördyrningarna av utbyggnaden av tunnelbanan enligt Stockholmsförhandlingen. Förhandlingspersonens uppdrag spänner även över projekten enligt Sverigeförhandlingen.

Pandemin har inneburit förändrade arbetssätt. Förvaltningen har under 2020 följt Folkhälsomyndighetens och Region Stockholms riktlinjer med anledning av covid-19. Med början den 16 mars gällde i förvaltningen att de medarbetare som hade möjlighet skulle arbeta hemma enligt Folkhälsomyndighetens allmänna råd. Efter avtagande smittspridning under sommaren inledde förvaltningen en viss ökad närvaro på kontoren, men efter nya skärpta allmänna råd från Folkhälsomyndigheten från den 29 oktober minskade förvaltningen åter kontorsnärvaron. På förvaltningens byggarbetsplatser har nödvändig personal funnits på plats under hela året. Pandemin har under 2020 inte påverkat framdriften i projekten. Sommaravstängningen av tunnelbanetrafiken på grund av förvaltningens byggarbeten vid Gullmarsplan riskbedömdes noggrant med hänsyn till covid-19. Avstängningen kunde genomföras på ett säkert sätt men med merkostnader till följd av pandemin på drygt 23 miljoner kronor på grund av

utökad ersättningstrafik. Övriga konsekvenser för pandemin som inneburit merkostnader om drygt 1 miljon kronor avser materialleverandser samt tillfälliga lösningar för säkerhetstekniska installationer.

En ny betalplan avseende parternas medfinansiering inom Stockholmsförhandlingen har beslutats av den partsammansatta styrelsen. Betalplanen inkluderar kvarstående kostnadstak om 1 765 miljoner kronor i 2016 års prisnivå och stämmer bättre överens med nuvarande tidplan. En förändrad betalplan avseende station Södra Hagalund inom Sverigeförhandlingen har även beslutats.

2 Styrning och ledning

2.1 Verksamhetsfakta

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 Stockholms tunnelbana 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 av 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 tunnelbane-station.

I tilläggsavtal om finansiering och medfinansiering av utbyggd tunnelbana återfinns de olika parternas finansiering och ansvar kring den utbyggda tunnelbanan. Åtagandena för station Södra Hagalund återfinns i särskilt avtal, inom ramen för Sverigeförhandlingen, där det ingår ytterligare finansiering om 1,2 miljarder kronor. Förutom en medfinansiering av tunnelbanan, medverkar kommunerna genom att bygga 82 000 nya bostäder för att möta bostadsbehovet i den växande regionen.

Stockholmsförhandlingen ligger i linje med visionerna i den regionala utvecklings-planen för Stockholmsregionen RUFS 2050 samt det regionala trafikförsörjnings-programmet 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 i regionens vision 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 i Hagalund, dels tunnelbana mellan Fridhemsplan och Älvsjö, med sex nya stationer.

Utbyggnaden av station Hagalund ingår nu i förvaltningens verksamhet som en del av projektet tunnelbana till Arenastaden. I september 2018 beslutade trafiknämnden om fördelning av ansvar inom Region Stockholm för de övriga objekten inom Sverige-förhandlingen. Förvaltning för utbyggd tunnelbana fick då ansvar för genomförandet av objekt utbyggd tunnelbana till Älvsjö.

I oktober 2019 träffades en överenskommelse mellan Region Stockholm och Stockholms stad om att förskottera totalt 100 miljoner kronor för att tidigarelägga

projektstart av tunnelbana till Älvsjö, 40 miljoner år 2020 och 60 miljoner år 2021.

Förvaltningen arbetar enligt överenskommelsen och har startat en planeringsstudie där lokalisering och andra strategiska frågor utreds. Målet är att ha underlaget klart för att kunna besluta om lokalisering och genomförandeavtal vid årsskiftet 2021/2022.



Spårlinjekartan visar den planerade utbyggnaden.

Organisation

Förvaltningen rapporterar till två partsammansatta styrelser, en för projekten inom Stockholmsöverenskommelsen och en för de inom Sverigeöverenskommelsen.

Inom Region Stockholm rapporterar förvaltningen till trafiknämnden.

För projekten inom Stockholmsförhandlingen finns en partsammansatt styrgrupp för genomförandet av tunnelbaneutbyggnaden som har tillsatts för att stödja förvaltningens arbete. Regionen leder styrgruppen, kommunerna och staten ingår med tjänstemannarepresentanter.

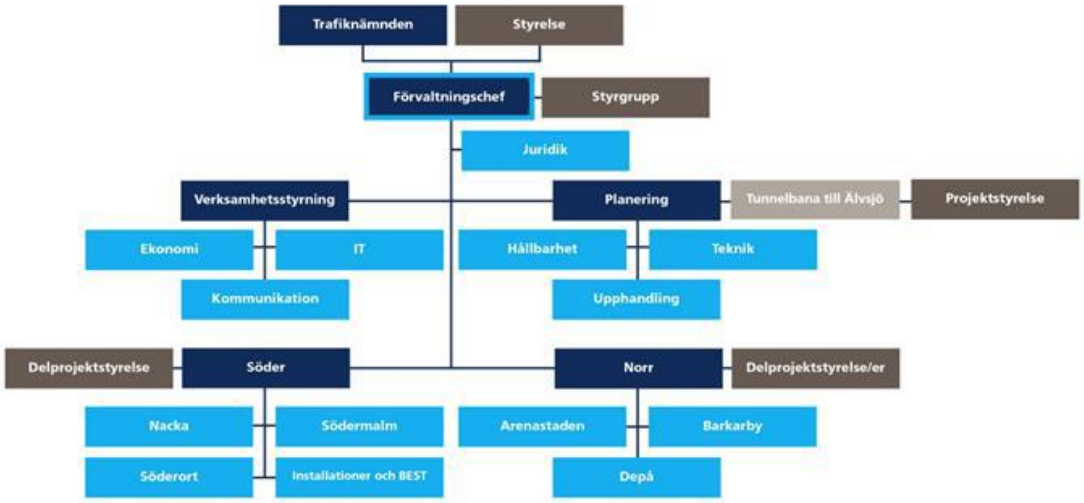
För respektive projekt inom Stockholmsförhandlingen finns därutöver en parts-sammansatt delprojektstyrelse. Delprojektstyrelserna har mandat att fatta verkställighetsbeslut inom ramen för det som beslutats i 2013 års Stockholmsförhandling.

Depå och fordon finansieras i sin helhet av regionen och har därmed ingen partsammansatt delprojektstyrelse.

För tunnelbana till Älvsjö inom Sverigeförhandlingen finns en motsvarande partssammansatt grupp som där kallas projektstyrelse.

Förvaltningen består av fyra avdelningar; verksamhetsstyrning, planering, söder och norr. Förvaltningschefen har regelbundna uppföljningsmöten med respektive av de fyra avdelningscheferna. Respektive avdelningschef har inför dessa möten kontinuerliga avstämningsmöten med projekt- och enhetschefer. Under 2020 inrättades en juridikenhet som är direkt underställd förvaltningschefen.

Projektcheferna under projektavdelningarna söder och norr ansvarar för att respektive projekt når sina mål inom ramen för avtalad tidplan och budget. Verksamhetsansvariga chefer under stabsavdelningarna verksamhetsstyrning och planering ansvarar för styrning med utgångspunkt i förvaltningens styr- och ledningssystem samt att ge ett kostnadseffektivt stöd till projekt- och förvaltningsledning.



Organisationsschemat visar förvaltningens avdelningar och projekt/enheter samt rapporteringsvägar.

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 avdelning planering är även biträdande förvaltningschef.

För att skapa en effektiv besluts- och mötesstruktur där beslut fattas på rätt nivå har förvaltningen en styrgrupp för projektering och produktion. I denna grupp ingår projektchefer och enhetschefer. För de löpande operativa besluten finns samordningsgrupper, Bygg, Installation, BEST, Anläggning samt Överlämning. Samordningsgrupperna hanterar frågor relaterade till projektering, produktion och överlämning. Här sitter representanter som kan bereda frågor som behöver lyftas på en

projektövergripande nivå, till i första hand styrgrupp projektering och produktion. Utöver dessa grupper finns även ett specifikt mötesforum för enbart projektchefer. 2021 startar även ett motsvarande mötesforum men då enbart med enhetschefer. Målet med dessa forum är att ge respektive chefsgrupp stöd och öka samarbetsformerna i uppdragsspecifika frågor.

Förvaltningen har en tydlig process för framtagande och fastställande av styrande dokument som tas fram inom förvaltningen och implementeras i styr- och ledningssystemet. Påverkar dokumentet fler än en avdelning och eller enhet ska dessa alltid föredras och förankras inom styrgrupp för projektering och produktion.

Samverkan med trafikförvaltningen sker genom den samordnande ledningsgruppen där delar av ledningsgruppen från respektive förvaltning träffas cirka varannan månad 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.

2.2 Styrning av nämnd/bolag

Förvaltningens arbete med mål, planering, uppföljning, analys, åtgärder och internkontroll bygger på Region Stockholms grundprinciper vilka beskrivs i *Integrerad ledning och styrning av Region Stockholm*. I samband med arbetet med underlag till budget ser ledningsgruppen över strategiska områden som bedöms vara av central betydelse för förvaltningen. Syftet med strategiska områden är att beskriva vad förvaltningen bör fokusera på under de närmaste åren.

I Region Stockholms budget fastställer regionfullmäktige vision, inriktningsmål, verksamhetsspecifika mål, nämndspecifika mål och indikatorer som mäter måluppfyllelsen. De strategiska områdena har tagits fram för att aktivt bidra till regionens mål. Förvaltningens verksamhetsplan, avdelningsspecifika verksamhetsplaner, målkarta och plan för internkontroll innehåller för sin del aktiviteter på ett års sikt.

2.3 Mål

För att förvaltningen ska bidra till uppfyllande av Region Stockholms mål arbetar förvaltningen med lokala mål som återfinns i en målkarta. Uppföljning av de mätetal i förvaltningens målkarta som går att följa upp per december återfinns som indikatorer under målen nedan. Sammantaget är måluppfyllelsen god och majoriteten av indikatorerna är gröna.

Flera mätetal finns för varje mål i förvaltningens målkarta för att kunna mäta graden av måluppfyllnad som är sorterade under sex olika perspektiv. Målen syftar sammantaget till att skapa förutsättningar för en region som svarar väl mot invånarnas krav på god service och bidra till att Region Stockholm är en attraktiv region.

I målkartan återfinns sex perspektiv med mål för respektive perspektiv som i tillämpliga fall stämmer överens med regionens nedbrutna mål.

- Ekonomi: Långsiktigt hållbar ekonomi.
- Tid: Leverans i tid.
- Produkt: Effektiv anläggning.
- Mottagare: Nöjda uppdragsgivare och berörda av utbyggnaden.
- Process: Hållbar verksamhet.
- Medarbetare: Attraktiv arbetsgivare.

Respektive avdelning inom förvaltningen ansvarar för att aktiviteter under året ska ske för att målet ska uppnås.

2.3.1 Inriktningsmål, verksamhetsspecifika mål och indikatorer

Långsiktig ekonomisk uthållighet

Ett resultat i balans
Förvaltningen ska visa ett nollresultat eftersom kostnader täcks av inbetalningar från parterna i överenskommelserna. Detta medför att det årligen redovisas ett nollresultat vilket är i enlighet med det av fullmäktige beslutade resultatkravet. Se vidare under avsnitt 4.1 Resultat och kommentarer nedan.

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
Andelen anställda ska öka eller bibehållas *(Nämnd)*	32%	35%		>=35%	
Kommentar Antalet anställda har ökat. I takt med att verksamheten i stora delar går in i produktion har förvaltningen stort resursbehov där den största delen är inhyrda kompetenser varför andelen inte når upp till målet trots att antalet anställda har ökat. Per december månad mäter vi antalet medarbetare till 348 personer varav andelen anställda är 32 procent.					
Årsprognosen ska inte avvika mer än 5 procent jämfört med budget vid varje prognostillfälle *(Nämnd)*	29%	19%		<=5%	
Kommentar Mätetalet mäts mot förvaltningens årsprognos (interna arbetsbudget) som görs årligen. Totalt på förvaltningen understiger utfallet prognosen med 29 procent, det vill säga att förvaltningen har förbrukat mindre än vad som prognostiserats i årsprognosen.					
Inga betydande revisionsanmärkningar *(Nämnd)*	0st	0st		0st	
Kommentar Förvaltningen har inte erhållit några betydande revisionsanmärkningar från intern eller extern revision.					

Indikator (rapporteras per år)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
Nämnden/bolaget har uppnått sitt resultatkrav *(Regionfullmäktige)*	4,4 mkr				

Kommentar

Förvaltningen ska visa ett nollresultat eftersom kostnader täcks av inbetalningar från parterna i överenskommelserna. Detta medför att det årligen redovisas ett nollresultat vilket är i enlighet med det av fullmäktige beslutade resultatkravet. Den ekonomiska uppföljningen av förvaltningen är konsoliderad, det vill säga att förvaltning för utbyggd tunnelbana och bolagsdelning inom AB SL redovisas som en entitet där interna transaktioner elimineras och benämns "förvaltningen" om inget annat anges. I uppföljning mot fastställt resultatkrav används dock enbart förvaltningsdelen i enlighet med riktlinjer från regionledningskontoret.

Resultatet för förvaltningsdelen separat uppgår till 4,4 miljoner kronor per sista december och består av ränteintäkten vid amortering av tidigare regioninterna lån samt nytecknande av motsvarande lån för att möjliggöra upparbetningen i AB SL samt Region Stockholms andel av det lämnade bidraget till Trafikverket. Se vidare under avsnitt 4.1 Resultat.

Hållbar investeringsutveckling

Region Stockholms 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 Region Stockholms investeringar medfinansieras av stat och kommuner. Kapitalkostnader som finansieras på detta sätt blir neutrala för Region Stockholm då de täcks av motsvarande intäkter. Förvaltningens investeringar sker i enlighet med Stockholms- och Sverigeförhandlingen där huvuddelen av investeringarna finansieras via medfinansiering av stat och kommuner.

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
Byggherrekostnaden ska vara högst 35 procent av totalkostnad *(Nämnd)*	31,3%	32%		35%	

Kommentar

Förvaltningens utgifter och kostnader består av byggherrekostnader och kostnader för byggande. Byggherrekostnaderna innefattar kostnader för projektledning och projektering. Ny bedömning från hösten 2019 är 31,7%, vilket kommer vara målet för 2021.

Minst tre anbud per upphandling *(Nämnd)*	33%	100%		100%	

Kommentar

Under 2020 har 10 upphandlingar slutförts. Medeltal för anbud är 2,1 st. 3 av 10 upphandlingar har 3 anbud.

Prognos för total ram per investeringsobjekt i prisnivå 2016 ska inte avvika med mer än 5 procent mot total ram per investeringsobjekt i prisnivå 2016. *(Nämnd)*	0%			<=5%	

Kommentar

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde

Ramen enligt kostnadsgenomlysnigen 2019 hålls på respektive objekt.

Indikator (rapporteras per år)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
Andel investeringar där genomförandebeslut har föregåtts av en totalekonomisk bedömning med totalkostnadskalkyl *(Regionfullmäktige)*	100%		●	100%	100%
Kommentar Arbetet med kalkyler är av central betydelse då de utgör en del av underlaget för strategiska beslut, val av tekniska lösningar och tillsammans med successiva kalkyler utgör underlag för beslut om eventuella åtgärder för att nå uppställda mål. Genom en väl genomförd kalkylprocess säkerställs att förvaltningschef och ledningsgrupp har rätt underlag för att leda och styra förvaltningens projekt.					
Andel investeringar där genomförandebeslut har föregåtts av åtgärdsvalsanalys *(Regionfullmäktige)*	100%		●	100%	100%
Kommentar Förvaltningens alla investeringsbeslut som berörs av investeringsstrategin har föregåtts av åtgärdsvalanalys där det så är tillämpligt.					
Andel genomförda investeringar där beslutade effektmål har utvärderats *(Regionfullmäktige)*			▬		100%
Kommentar Förvaltningen har endast pågående investeringsprojekt.					

En hållbar regional utveckling

Social hållbarhet

Förvaltningen har metoder och verktyg för ett systematiskt arbete med social hållbarhet. Förvaltningen utför kontinuerligt riskanalyser för produkter och material som används i utbyggnaden där bland annat risken för barnarbete i leverantörsleden beaktas.

Vid revisioner av entreprenörer har det framkommit att leverantörskedjorna är långa och det är viktigt med dialog om förebyggande arbete i hela kedjan. Revisioner genomförda under 2020 har visat på en del brister angående det systematiska arbetet hos leverantörerna, men inga avvikelser mot villkoren i uppförandekoden har påvisats.

Förvaltningen har bedömt att det finns risker avseende arbetsrättsliga villkor i vissa upphandlingar och har därmed tillsammans med Trafikverket och arbetsmarknadens parter tagit fram arbetsrättsliga kontraktsvillkor som omfattar minimilöner, arbetstid

och ledighet för yrkesgrupper inom bygg och anläggning.

Indikator (rapporteras per år)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
Nämnden/bolaget har utifrån sitt uppdrag genomfört aktiviteter avseende social hållbarhet *(Regionfullmäktige)*	Ja			Ja	Ja

Kommentar

Förvaltningen har metoder och verktyg för ett systematiskt arbete med social hållbarhet. Förvaltningen utför kontinuerligt riskanalyser för produkter och material som används i utbyggnaden där bland annat risken för barnarbete i leverantörsleden beaktas.

Region Stockholms klimatpåverkan ska minska

Region Stockholms miljöprogram 2017–2021 anger i sitt 13:e mål att klimatpåverkan från byggprocesser ska beaktas och begränsas under programperioden. Arbetet med resurseffektivitet och begränsad klimatpåverkan omfattar flera delar av projektens arbete. Dels handlar det om att identifiera åtgärder och att räkna på påverkan från valda produkter och utförande, dels handlar det om att arbeta målinriktat mot ett gemensamt uppsatt mål (eller krav på reducering). Förvaltningens målsättning om minskad klimatbelastning och ökad resurseffektivitet har implementerats genom bland annat framtagande av styrande dokument för projekten avseende projektering och produktion, som anger hur och vad som ska uppnås i respektive skede.

Arbetssättet baseras på att en resurshanteringsplan upprättas, förbättringsåtgärder identifieras, prioriteras och implementeras, effekten av åtgärderna mäts/beräknas och åtgärderna genomförs samt följs upp. Genom att följa upp och tydliggöra klimatpåverkan vill förvaltningen dels identifiera möjligheter att begränsa utsläppen, dels skapa en medvetenhet inom förvaltningen och upphandlade projektörer kring hur olika lösningar och materialval påverkar utsläppen av klimatpåverkande gaser.

Under 2020 har förvaltningens hållbarhetsstrategi reviderats för att även gälla för det nya projektet tunnelbana till Älvsjö och därmed är målsättningen även för detta projekt att klimatbelastningen från byggnation ska minska med minst 25 procent.

Under året har resultaten av arbetet med att systematiskt identifiera förbättringsåtgärder avseende minskad klimatpåverkan fortsatt. En stor del av förbättringsarbetet i den tidiga projekteringen är sammanställt tillsammans med delar av detaljprojekteringen. Under året har en prognos tagits fram för hela förvaltningen baserat på tillgängligt underlag, se sammanställning nedan:

Klimatbelastning nya tunnelbanan: 174 700 ton CO2-ekv

Reduceringsåtgärder: 77 500 ton CO2-ekv

Prognos för klimatmål: 31 %

Prognosen är delvis baserad på preliminära siffror. Utifrån den beräknande prognosen går det att konstatera att förvaltningen är på god väg att uppnå det övergripande klimatmålet.

Vid upphandling av entreprenörer används en separat kravbilaga som beskriver de krav samt det arbetssätt som ska tillämpas i arbetet för ökad resurseffektivitet och begränsad klimatpåverkan. Utöver kraven på arbetssätt och målsättning så har förvaltningen även ett specifikt krav på maximal koldioxidbelastning för armeringsjärn som tillämpas standardiserat i upphandlingarna.

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
Samtliga uppstartade entreprenader ska ha ett mål för reducering av klimatpåverkan. *(Nämnd)*	64			100%	

Kommentar

Vid upphandling av entreprenörer används en separat kravbilaga som beskriver de krav samt det arbetssätt som ska tillämpas i arbetet för ökad resurseffektivitet och begränsad klimatpåverkan. Förvaltningen ger entreprenörerna stor frihet i att välja hur man bidrar till reducering av klimatpåverkan. Förvaltningen styr entreprenörerna genom att bland annat sätta upp ett mål tillsammans med entreprenörer för utförandet. Arbetssättet är nytt och under 2020 har arbetet med att sätta mål påbörjats. Efter inledande workshops med entreprenörer pågår arbetet med att hitta en gemensam målsättning. Under året har förvaltningen hittills satt mål för 7 av 11 påbörjade entreprenader. För de entreprenader som ännu inte har något beslutat mål så pågår arbete med att ta fram mål.

Indikator (rapporteras per år)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
Andel nollutsläppsfordon av de ägda och leasade fordonen inom nämnden/bolaget *(Regionfullmäktige)*					>=7%

Kommentar

Förvaltningen tillämpar det ramavtal som Region Stockholm har tecknat och där har miljöperspektivet beaktats.

Klimatpåverkan från tjänsteresor, ton koldioxidekvivalenter *(Regionfullmäktige)*	-				>=-10%

Kommentar

Klimatpåverkan från Region Stockholms tjänsteresor rapporteras av regionledningskontoret för respektive nämnd/bolag.

Antal projekt inom tunnelbaneutbyggnaden där åtgärder genomförts i byggprocessen med mål om att projektens klimatpåverkan minskas med minst 25 % *(Regionfullmäktige)*	7				>=6

Kommentar

Under 2020 har förvaltningens hållbarhetsstrategi reviderats för att även gälla för det nya projektet tunnelbana till Älvsjö och därmed är målsättningen även för detta projekt att klimatbelastningen från byggnation ska minska med minst 25 procent.

Indikator (rapporteras per år)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
Antal nya klimatreducerande krav som tillämpas standardiserat vid upphandling av material, produkter eller entreprenader i anläggningsprojekt *(Regionfullmäktige)*	3		●		>=2

Kommentar

Vid upphandling av entreprenörer används en separat kravbilaga som beskriver de krav samt det arbetssätt som ska tillämpas i arbetet för ökad resurseffektivitet och begränsad klimatpåverkan. Förvaltningen ger entreprenörerna stor frihet i att välja hur man bidrar till reducering av klimatpåverkan. Förvaltningen styr entreprenörerna genom att bland annat sätta upp ett mål tillsammans med entreprenörer för utförandet. Arbetssättet är nytt och under 2020 har arbetet med att sätta mål påbörjats.

Utöver kraven på arbetssätt och målsättning så har förvaltningen även ett specifikt krav på maximal koldioxidbelastning för armeringsjärn som tillämpas standardiserat i upphandlingarna.

Region Stockholms miljöpåverkan ska minska

Förvaltningens miljöledningssystem som är certifierat enligt ISO 14001 utgör grunden i förvaltningens arbete att tydliggöra, styra och följa upp miljö- och hållbarhetsfrågor. Varje år genomförs revisioner både av extern och intern revisor för att upprätthålla certifikatet och utveckla miljöarbetet. Miljöledningssystemet ses kontinuerligt över för att fokusera på själva projekten och produktionsskedet, där den största miljöpåverkan finns. Genom användningen av CEEQUAL erhålls ett sådant fokus. Med CEEQUAL-arbetet vill förvaltningen lyfta, tydliggöra och skapa goda förutsättningar för uppföljning och erfarenhetsåterföring i projektens hållbarhetsarbete. Ambitionen är att samtliga projekt ska hålla en nivå på sitt hållbarhetsarbete motsvarande bedömningen "Very good" i CEEQUAL. Under 2020 har de första verifieringarna av CEEQUAL arbetet utförts av en certifieringsorganisation, se indikator nedan.

Projektens miljökonsekvensbeskrivningar beskriver den miljöpåverkan som förutses och vilka åtgärder förvaltningen avser att vidta för att minska denna påverkan. Samtliga projekt har även fått villkor fastställda av mark- och miljödomstolen kopplat till den förväntade miljöpåverkan. Kontrollprogram har fastställts av tillsynsmyndigheterna och kontroller, uppföljning och rapportering har påbörjats.

Rapportering av projektens miljöpåverkan sker månadsvis till länsstyrelsen avseende grundvattenpåverkan och kvartalsvis till kommunerna avseende övrig miljöfarlig verksamhet. Som exempel på åtgärder för att minska sin miljöpåverkan under 2020 kan särskilt nämnas att åtgärder för att klara åtgärdsnivåer i grundvattnet inletts vid flertal områden i form av infiltration av vatten till marken, samt att det även varit fokus på att förbättra kvaliteten på länshållningsvattnet som leds bort.

Under året har projekten genomfört kartläggningar och reningsförsök avseende halten av krom i länshållningsvattnet eftersom det visat sig att riktvärdena i många fall överskrids i samband med injektering med cement i tunnlarna. Då cement naturligt innehåller krom och riktvärdet för krom sänktes år 2018 arbetar Regionen tillsammans med övriga i branschen för att se över utförandet för att få ner halterna av krom. Utöver

att se över hantering av dessa produkter och reningsanläggningar så förs även en kontinuerlig dialog med ledningsägaren.

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
100 procent av genomförda Ceequalverifieringar för avslutad projektering och entreprenader ska uppnå nivån Very good. *(Nämnd)*	100%	71%		100%	

Kommentar

CEEQUAL används för att integrera hållbarhet i projektens alla delar. Under året har de första verifieringarna av CEEQUAL arbetet utförts av certifieringsorganisationen, BRE. Detta genomfördes på både projekteringen samt arbetstunnlarna för Tunnelbana till Barkarby. Betyget blev Excellent för alla tre verifieringarna, (78,2 procent för projekteringen, 81,9 procent för arbetstunneln i Veddesta samt 81,4 procent för arbetstunneln Robothöjden Landningsbanan), vilket överträffar det uppsatta målet. Förberedelser pågår för att utföra verifiering av projekteringsarbetet för Tunnelbanan till Arenastaden och Tunnelbanan till Nacka och Söderort, vilka planeras till början av 2021.

Tunnelbanan till Barkarby vann även pris för hållbar infrastruktur på Sweden Green Building Awards 2020, tack vare sitt arbete med CEEQUAL och ett innovativt arbetssätt. Detta motiveras med att projektet har arbetat med såväl miljömässig, social som ekonomisk hållbarhet på ett strukturerat och innovativt sätt, där resultatet är minskad klimatpåverkan och resurseffektivitet.

Samhällsviktiga funktioner upprätthålls vid extraordinära händelser och klimatförändringar

Förvaltningen har specialister som bistår organisationen att uppnå mål genom att undersöka, genomföra och följa upp verksamheten på ett sådant sätt att ohälsa och olycksfall i arbetet förebyggs. En viktig del är att säkerställa att olyckor och tillbud rapporteras, utreds och att åtgärder vidtas så att de inte inträffar igen. Inom bygg- och anläggningsbranschen sker många olyckor, ibland med dödlig utgång. Förvaltningens mål är att arbeta systematiskt, proaktivt och konkret med arbetsmiljöfrågorna genom hela projektets livslängd för att kunna uppnå nollvisionen avseende allvarliga arbetsmiljöolyckor.

Utbildningsinsatser inom arbetsmiljö har genomförts för förvaltningens personal, även lagefterlevnadskontroller har genomförts. Ärendehanteringssystem och rutiner för rapportering, säkerhetsvarningar och erfarenhetsutbyte har förbättrats för att snabbare få information och ge underlag för statistisk uppföljning samt undvika att olyckor och tillbud inträffar på andra arbetsplatser. Inom förvaltningen har några tillbud rapporterats under året kopplat till ovanjordssprängningar vilket föranlett att ett arbete med att se över rutiner och tillvägagångssätt vid ytsprängningar för alla projekt inom förvaltningen påbörjats. Ett allvarligt tillbud som inträffade i Veddesta med skador på omgivande fastigheter som följd anmäldes till arbetsmiljöverket som även har gjort en arbetsplatsinspektion.

Under 2020 har förvaltningen även påbörjat planeringen för att agera som byggarbetsmiljösamordnare under utförandet (BAS-U). Detta kommer att bli aktuellt under senare delen av utbyggnaden då flertalet entreprenörer arbetar på samma

arbetsställe. Detta genomförs bland annat genom erfarenhetsutbyte med andra större anläggningsprojekt i regionen. Mallar för arbetsmiljöplaner har reviderats och kompletterats med mallar när förvaltningen själv ska agera BAS-U.

Förvaltningen har en etablerad krisledningsfunktion med processer och rutiner implementerade utifrån tidigare projektfaser och organisation. Krisledningsfunktionen är implementerad men vid behov har processer och rutiner uppdaterats.

Fortsatt arbete har under 2020 genomförts med att resurssäkra krisorganisationen utifrån projektens utveckling och övergång från planering till produktion samt lokalisering av medarbetare i produktionsnära projektkontor.

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

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
Inga allvarliga arbetsmiljöolyckor *(Nämnd)*	1st	0st		0st	

Kommentar

Under år 2020 inträffade 5 stycken mindre allvarliga olyckor och förvaltningens första allvarliga olycka enligt arbetsmiljöverkets definition. I samband med ett markarbete tappade en yrkesarbetare balansen och ramlade så att benet bröts av vilket krävde operation. Varje olycka som sker är tragisk på sitt sätt och förvaltningen och den aktuella entreprenören har vidtagit åtgärder för att inte denna typ av olycka ska inträffa. För snubbelolyckor på marknivå är det viktigt att städning och renhållning inom arbetsområdet hålls på en bra nivå, efter denna olycka har dessa rutiner förbättrats.

Förvaltningens mål kan därför inte uppnås för år 2020.

Indikator (rapporteras per år)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
Andel säkerhetsåtgärder enligt Region Stockholms ledningssystem för informationssäkerhet som är implementerade *(Regionfullmäktige)*	82%			>=50%	>=50%

Kommentar

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

Förvaltningens utfall per december för indikatorn är sammantaget 82 procent. Indikatorn är i Compliance-portalen indelad i delindikatorer vilket utfall redovisas nedan:

Delindikator 1: Utfall 20 procent. Ja - i samtliga tre IT-system. Avser system för dokument-och ärendehantering, kravhantering, ekonomisystem samt miljlödomsuppföljning.

Delindikator 2: Utfall 20 procent. Ja - i samtliga tre IT-system. Behörighetsrevision sker minst 1 gång per år enligt rutin.

Delindikator 3. Utfall 20 procent. Ja - i samtliga avtal. Förvaltningen har genomfört upphandling, dnr FUT 2018-0466, av ett system under perioden.

Delindikator 4: Utfall 10 procent. Ja - vid anställning. Medarbetare informeras om sekretess och tystnadsplikt vid anställning. Information om loggning sker endast vid utbildning i förvaltningens dokumenthanteringssystem.

Indikator (rapporteras per år)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
Delindikator 5: Utfall 12 procent. Ja.					
Nämnden/bolaget har förmåga att hantera extraordinära händelser *(Regionfullmäktige)*	Ja			Ja	Ja
Kommentar Säkerhetsskyddsverksamheten är etablerad i förvaltningen. Roller och ansvar är tydliggjorda och justeringar av formalia är genomförda. Kontinuerligt behov finns av att teckna säkerhetskyddsavtal då samtliga projekts fortsatta verksamhet berörs av lagstiftning i olika grad. Utvecklingen i projekten, från planering till produktion, innebär avtalstecknande för att kunna ta del av säkerhetsklassad information eller fysiska besök i klassade anläggningar. Den centrala säkerhetsfunktionen har tillförts en resurs för att bland annat kunna möte det ökade behovet av administration inom säkerhetsområdet. Fortsatt arbete pågår med att utveckla kravställningen för säkerhetsområdet i sin helhet inom ramen för förvaltningens allmänna föreskrifter och övergripande styrande dokument, Region Stockholms säkerhetsriktlinjer, LS 1407-0877.					
Andel vidtagna åtgärder av identifierade sårbarheter i klimatanalyser i nämnder och bolag *(Regionfullmäktige)*					>=50%
Kommentar Förvaltningen har i mål om reducering av klimatpåverkan i uppstartade entreprenader. Uppföljning av målet analyseras och åtgärder identifieras utifrån denna klimatanalys. Arbete pågår och bedömning är att målet nås på helår.					
Andel vidtagna åtgärder av identifierade sårbarheter i risk och sårbarhetsanalyser i nämnder och bolag *(Regionfullmäktige)*	90%			>=50%	>=50%
Kommentar Som ett led i att regionfullmäktige fastställt en ny riktlinje för internkontroll har förvaltningen uppdaterat rutin för riskhantering vilken implementerats fullt ut i alla projekt. Risker har identifierats och åtgärder analyserats. Vid uppföljning av åtgärder justeras dessa om det visar sig att dessa ej gett förväntad effekt. Uppföljning per risk redovisas i internkontrollplanen.					

Kärnverksamheten ska prioriteras

Efter den kostnadsöversyn av Stockholmsförhandlingens projekt som genomfördes hösten 2019 har förvaltningen definierat en låst anläggning utifrån den projektering som har gjorts och de fastställda järnvägsplanerna. Förvaltningen har även under 2020 implementerat ett arbetssätt med förstärkt uppföljning av ekonomi, tid och risk gentemot parterna. Nya förutsättningar och krav som framkommer och som riskerar att få konsekvenser på tid och kostnad rapporteras till parterna. Om kostnadsrisker förväntas falla ut behöver finansieringsfrågan lyftas till styrelsen.

Sedan start av planeringen av projekten för Stockholmsförhandlingen har förvaltningen haft risker för överklaganden av de formella processerna järnvägsplan, detaljplan och miljötillstånd. För Stockholmsförhandlingens utbyggnadsgrenar finns alla planer och miljötillstånd på plats. Den sista miljödomen för projekten i Stockholmsförhandlingen var Depå som vann laga kraft under 2020. Den enda återstående järnvägsplanen är för Depå. För tunnelbana till Älvsjö enligt Sverigeförhandlingen, som är i ett tidigt skede,

kvarstår alla risker kopplat till planläggning och miljötillstånd. Förvaltningen har många erfarenheter från Stockholmsförhandlingens projekt som kan nyttjas i plan och tillståndsprocessen för tunnelbana till Älvsjö.

För alla projekt finns risker för överklaganden av lantmäteriförrättningar. Förvaltningen har under 2020 fortsatt att arbeta för att ha en tydlig kommunikation med sakägare om vilka åtgärder som vidtas för att minska en eventuell negativ påverkan av tunnelbanan. Detta minimerar risken för överklaganden.

Överprövningar av upphandlingar innebär en risk med stora konsekvenser på tid och kostnad. Förvaltningen har utökat kvalitetskontrollen av förfrågningsunderlag samt under 2020 rekryterat upphandlingsjurister för att ytterligare säkerställa att risken inte faller ut.

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
100 procent av entreprenaderna ska startas enligt fastställd tidplan. *(Nämnd)*	83%	80%		100%	
Kommentar Den förskjutning som har varit är för huvudentreprenaden i Barkarby där antagandet av anbudet försköts i tid i väntan på att parterna skulle vara överens om finansiering. I övrigt har entreprenaderna startat enligt fastställd tidplan.					
Miljödom med verkställighet för Depå ska erhållas. *(Nämnd)*	Ja	Ja		Ja	
Kommentar Huvudförhandling i mark- och miljödomstolen genomfördes i september-oktober 2020. Domstolens miljödom meddelades i november och i december vann miljödomen laga kraft.					
100 procent av markåtkomsterna enligt järnvägsplan ska vara säkerställd senast två månader före tillträde till aktuell fastighet *(Nämnd)*	100%	100%		100%	
Kommentar Hittills genomförda lantmäteriförrättningar inom projekten har uppfyllt målet där så har varit möjligt. I vissa fall har laga kraftvunnen järnvägsplan inte funnits två månader före tillträde och lantmäteriförrättningen har därmed inte varit möjlig att genomföra två månader före tillträde.					
100 procent av entreprenadupphandlingarna ska startas enligt fastställd tidplan. *(Nämnd)*	31%			100%	
Kommentar Svårt att bedöma då flertal upphandlingar har förändrats via till exempel sammanslagningar. Bedömningen görs utifrån årets första upphandlingstidplan och till tertialbokslut då totalt 16 upphandlingar skulle ha påbörjats. Enbart 5 upphandlingar har påbörjats med några veckors avvikelse från tidplanering för året.					
Administrationens andel av kostnaderna *(Regionfullmäktige)*	10,4%				Minska från år 2 019
Kommentar I nollmätningen per december 2019 var utfallet 14,2 procent och 2020 är utfallet 10,4 procent. Fullmäktiges mål administrationens andel av kostnaderna ska minska är för perioden uppfyllt.					

Indikator (rapporteras per år)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
Andel lagakraftvunna domstolsavgöranden där Region Stockholm har vunnit *(Regionfullmäktige)*			▬		>=75%

Hög innovations- och digitaliseringsgrad
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 genomförande-kostnader 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.

Mot bakgrund av ovanstående är det uppdrag som tilldelats trafiknämnden avseende att utse innovationsansvarig samt att avsätta egna medel för att aktivt stödja utveckling, innovation och förnyelse som bidrar till en högkvalitativ och kostnads-effektiv verksamhet samt en god arbetsmiljö ej applicerbart på förvaltning för utbyggd tunnelbana utan att ett specifikt anslag tilldelas förvaltningen.

Däremot kan förvaltningens erfarenheter och insikter genera ett nytänkande och innovationer kring infrastrukturinvesteringar och styrning av en genomförande-organisation. Det finns således sannolikt erfarenhetsvinster för regionen som kan öka kvalitén och effektiviteten i framtida infrastrukturprojekt.

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

Under 2020 har den digitala databasen för insamling av mätdata, analysering och rapportering av grundvatten färdigställts och driftsatts.

Inom projektet tunnelbana till Älvsjö har under 2020 genomförts i det inledande skedet strategiska utredningar, exempelvis avseende tunneldrivningsteknik. Inom projektet har ett innovationsråd skapats för att sortera bland idéer som kommer upp avseende nya lösningar. Rådet består av representanter från projektet samt avdelningschef Planering och enhetschef Teknik. Tanken är att skapa en möjlighet att ta vara på idéer i det tidiga skede som projektet befinner sig i. Det ger möjligheter att gå vidare med idéer som kan ge goda effekter avseende tid, kostnad, kvalitet och hållbarhet.

Indikator (rapporteras per år)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
Nämnden/bolaget har infört metoder och verktyg för att arbeta med innovationer på ett systematiskt sätt *(Regionfullmäktige)*	Ja	Ja		Ja	Ja
Kommentar Förvaltningen har ett koncentrerat genomföraruppdrag samt en budget som är avsedd för utbyggnaden av tunnelbanan vilket i viss mån medför 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. Regionens mål att nämnden ska utse innovationsansvarig samt avsätta egna medel för att aktivt stödja utveckling, innovation och förnyelse är ej applicerbart på förvaltning för utbyggd tunnelbana utan att ett specifikt anslag tilldelas förvaltningen. Förvaltningen har erfarenheter och insikter som kan generera innovationer kring infrastrukturinvesteringar och styrning av en genomförandeorganisation. Det skulle kunna öka kvalitén och effektiviteten i framtida infrastrukturprojekt. Inom ramen för utbyggd tunnelbana har förvaltningen arbetat med att hitta effektiviseringar och förbättringar som omsatts i verkligheten och skapar nytta för närboende som till exempel SMS-tjänster vid sprängning.					
Innovationsgrad *(Regionfullmäktige)*	3			>=3	>=2
Kommentar Förvaltningen skattar arbetet med innovation till 3 enligt regionens definition med motivering att organisationen har påbörjat sitt arbete med systematiska arbetssätt - där innovation är ett strategiskt verktyg.					

En av Europas ledande forskningsregioner inom forskning som syftar till bättre hälsa (regionstyrelsen)
Målet är ej tillämpligt inom förvaltning för utbyggd tunnelbana.

Region Stockholm ska bli en hållbar arbetsgivare

Region Stockholm - attraktiv arbetsgivare
Förvaltningen har haft kontinuerliga chefs- och ledarskapsträffar för att stärka förvaltningens chefer i både chef- och ledarskap. Det har även skett på distans under pandemin. Vidare har förvaltningen arbetat 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 en medarbetarbarometer som ett komplement till Region Stockholms samlade medarbetarenkät. År 2020 genomfördes enbart en kort variant av den vanliga medarbetarenkäten via Region Stockholm. Förvaltningen har dock för egen del valt att genomföra en extra utökad medarbetarbarometer i slutet av året. Måluppfyllelsen är mycket god och till exempel har medarbetarindex och ledarskapsindex ökat från föregående år. Resultatet bereds på enhetsnivå och behandlas sedan i ledningsgruppen. Handlingsplaner tas fram för att bibehålla det goda resultatet och de eventuella förbättringsåtgärder som finns.

För att marknadsföra Region Stockholm och förvaltningen som arbetsgivare deltar förvaltningen på flera arbetsmarknadsmässor på högskolor. Med anledning av pandemin har många planerade deltaganden ställts in 2020.

Förvaltningen har ett LinkedIn-konto för att profilera förvaltningen som arbetsgivare. Genom ett aktivt planerat nyhetsflöde med chefer och medarbetare som ambassadörer sprids bilden av förvaltningen och Region Stockholm som en attraktiv arbetsgivare. För att ytterligare synliggöra förvaltningens arbete finns vi även på Facebook och Instagram. Kanalerna används för att informera om Nya tunnelbanan men även för att stärka bilden av nya tunnelbanan och Region Stockholm som en attraktiv arbetsgivare. Under 2019 genomförde förvaltningen en samlad rekryteringskampanj där medarbetare deltog i bland annat filmer för att ge mottagaren en stärkt och positiv bild av förvaltningen och regionen som arbetsgivare.

Om förvaltningen är en attraktiv arbetsgivare mäts genom stolta och motiverade medarbetare i medarbetaruppföljningen.

Nedan redovisas fullmäktiges samt de lokala indikatorer som förvaltningen fastställt för att nå regionens nedbrutna mål Region Stockholm - attraktiv arbetsgivare.

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
Andelen medarbetare som tycker att förvaltningen är en attraktiv arbetsgivare/uppdragsgivare ska minst bibehållas *(Nämnd)*	77%	72%		72%	
Kommentar Resultat av mätning per december visar en ökning från föregående år. Målet för 2020 var att utfallet från 2019 (72) ska minst bibehållas vilket mätningen visar att målet nås.					
Minst en särskild satsning per termin ska genomföras för gruppen anställda. *(Nämnd)*	1			>=1st	
Kommentar Alla anställda har fått erbjudande om kompetenshöjande litteratur, med anledning av att föreläsningar under våren inte kunna genomförts.					
Det samlade medarbetarindexet ska förbättras. *(Nämnd)*	80%			>78%	
Kommentar Målet att öka indexvärde från 78 har uppnåtts enligt mätning per december.					
Det samlade ledarskapsindexet ska minst bibehållas. *(Nämnd)*	82%			>=80%	
Kommentar Målet att bibehålla indexvärde 80 har uppnåtts och ökat enligt mätning per december.					
Totalindex ska förbättras. *(Nämnd)*				>77%	
Kommentar Indikatorn har ej kunnat mätas med anledning av covid-19.					
Personalomsättning *(Regionfullmäktige)*	8%	10%		<=13%	<=13%
Kommentar Förvaltningsledningen har arbetat aktivt med att öka möjligheten till anställning istället för att nyttja inhyrd					

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
personal. Ett framgångsrikt arbete har varit att publicera inlägg och filmer på LinkedIn med medarbetare som marknadsför förvaltningen. Organisationen har under året etablerats. Personalomsättningen för 2020 är 8,0 procent. Under året har 29 personer tillkommit och 6 lämnat förvaltningen.					
Andel av medarbetarna som uppger att de under året haft ett individuellt medarbetarsamtal med sin närmaste chef *(Regionfullmäktige)*	60%	90%		81%	81%
Kommentar Utfall för 2020 är 60 procent och avser de medarbetare som arbetat längre än tre månader. Under året har andelen medarbetare ökat kraftigt vilket innebär att många har börjat efter det att medarbetarsamtalen genomfördes i februari – mars 2020. Det förklarar det låga antalet.					
Medarbetarindex *(Regionfullmäktige)*	80	77		>=76	>=76
Kommentar Resultat av höstens mätning per december visar en ökning från föregående år. Målet nås. Förvaltningen har arbetat aktivt med personalbefrämjande åtgärder med anledning av pandemin.					
Ledarskapsindex *(Regionfullmäktige)*	82	80		>=78	>=78
Kommentar Resultat av höstens mätning per december visar en ökning från föregående år. Målet nås.					
Andel av medarbetare som utsätts för kränkande särbehandling som har samband med arbetet *(Regionfullmäktige)*					Minska från år 2 019
Kommentar Information hämtas från medarbetarenkäten, dock utgick frågan i den utsända förkortade enkäten med anledning av covid-19, vilket innebär att indikatorn inte går att mäta.					
Andelen sjukfrånvaro i relation till ordinarie arbetstid *(Regionfullmäktige)*	1,7%	1,8%			<6,2%
Kommentar Andelen sjukfrånvaro i relation till ordinarie arbetstid har minskat från 2019.					

Systematisk kompetensförsörjning

Förvaltningens bemanning består av anställd och inhyrd personal. Många av de inhyrda resurserna består av tekniska specialister eller andra resurser som är svåra att tillsätta genom anställning som en följd av hur branschen ser ut där den under många år utformats med många specialiserade företag som hyr ut specialister. Därutöver är tidsperioden för uppgifterna begränsade för många av kompetensområdena inom förvaltningen. Båda dessa faktorer är motiv till att använda inhyrd personal istället för att anställa eftersom förvaltningen har ett uppdrag som sträcker sig över en begränsad tid. Förvaltningen bedriver dock ett arbete för att öka andelen anställda medarbetare.

Förvaltningens mål är att personer i ledande befattningar samt personer där arbetsuppgiften kommer att behövas under lång tid i första hand ska bemannas genom anställning inom Region Stockholm. Ett krav är att samtliga chefer ska vara anställda.

Avseende den projektering som genomförs för utbyggnaden av nya tunnelbanan så köps dessa tjänster från externa projekteringsspecialister och definieras som köpt tjänst. Förvaltningen har under projekttiden enbart haft ett fåtal speciella utredningar som bör betecknas som konsultuppdrag.

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. Förvaltningen brukar delta på olika markandsmässor men med anledning av den pågående pandemin har detta inte kunnat genomföras enligt plan, under inledningen av 2020 deltog förvaltningen på marknadsmässan LAVA. Här möter förvaltningen studenter med kompetens som förvaltningen behöver.

Region Stockholm arbetar med att förbättra kompetensförsörjningen, vilket sker med en modell för kompetensplanering, KOLL, vilken används tillsammans med IT-stödet ProCompetence. Förvaltningen bedömer årligen möjligheten att implementera modellen och verktyget baserat på verksamhetens mål och uppdrag samt uppnådd nytta.

Indikator (rapporteras per år)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
Kompetensutvecklingsindex *(Regionfullmäktige)*	71			>=76	>=76

Kommentar

Utfallet för 2020 är 71 och förvaltningen når inte fullt målet om 76.

2.3.2 Nämndspecifika mål och indikatorer

Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem

Attraktiva resor

Förvaltningen har arbetat 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 genomfördes genom att planeringen av stationernas lägen ska samordnats 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.

Trygga resor

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

Effektiva resor
Utbyggnaden av tunnelbanan bidrar till regionens mål om *effektiva resor* genom att en ökad kollektivtrafik minskar påverkan på miljö och hälsa i jämförelse med biltrafik.

Tillgänglig och sammanhållen region
Förvaltningens arbete för att bidra till regionens 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.

Nedan redovisas de lokala indikatorer som förvaltningen fastställt för att nå regionens nedbrutna mål tillgänglig och sammanhållen region.

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
100 procent identifierade objekt i gränsområden mellan förvaltning för utbyggd tunnelbana och trafikförvaltningen ska ha hanterats *(Nämnd)*	100%	100%		100%	
Kommentar FUT-TF gemensamt ärendehanteringssystem har driftsatts under året och identifierade gränssnittsfrågor har hanterats som ärenden i systemet och tilldelats ansvarig handläggare.					
100 procent av de definierade överlämningsområdena ska ha en beslutad plan (tid och aktivitet) för överlämning. *(Nämnd)*	90%	70%		100%	
Kommentar Bilaga Överlämning-Mottagning till överenskommelsen mellan FUT och TF klar för granskning vid utgången av året.					
100 procent av leveranserna från FUT enligt beskedstidplanen ska hållas. *(Nämnd)*	75%			100%	
Kommentar TF har efterfrågat detaljerade tidplaner för samtliga utbyggnadsprojekt.					
100 procent av färdigställda anläggningsdelar ska vara i enlighet med de fastställda kraven i kravdatabasen. *(Nämnd)*	100%			100%	
Kommentar Hittills färdigställda anläggningsdelar är i enlighet med kraven i kravdatabasen.					
Andelen positiva/neutrala inslag i media minst 85 procent *(Nämnd)*	97%	90%		85%	
Kommentar Under 2020 publicerades 595 artiklar eller inslag om nya tunnelbanan. 97 procent var neutrala eller positiva. 3 procent var negativa.					

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde

Den absoluta största källan är stadsdelspressen (Mitti och Stockholm Direkt), även om DN, Svt Nyheter Stockholm och Sveriges Radio når fler per inslag eller artikel.
33 procent av nyheterna har tillkommit som en direkt effekt av artiklar som vi själva publicerat på vår externa webb.
Vår genomsnittliga mediekvalitet under året är 31 procent. Det innebär att vi har högre kvalitet än 90 procent av Retrievers kunder (kvalitet högre än 25 procent). Mediekvaliteten är ett sammanvägt mått på synlighet och ton i artikeln. Allt över 25 procent räknas som mycket starkt.

Parterna ska anse sig informerade om tid och kostnadsutveckling. *(Nämnd)*	100%	88%		70%	

Kommentar

Förvaltningen har under inledningen av året sett över implementerat arbetssätt avseende styrning och kontroll av risker, tidplaner, nyckeltal samt prognoser på slutkostnader. Avdelningschefer meddelar att man från bland annat styrelsemöten och styrgrupp varit positiva till den information som gavs i samband med tertial 1 och 2.

Indikator (rapporteras per år)	Utfall	Utfall fg år	Mål-upp-fyllelse	Mål-värde	RF Mål-värde
75 procent av de boende i närområdet ska anse sig vara informerade *(Nämnd)*	70%	78%		75%	

Kommentar

Utfallet för 2020 är 70 procent vilket är lägre än 2019 (78 procent) vilket förklaras med att det nya projektet tunnelbana till Älvsjö nu ingår i mätningarna. Projektet har låg kännedom (37 procent) vilket påverkar totalresultatet negativt. Om man skulle utesluta Älvsjö blir det totala resultatet 76 procent.
Resultatet baseras på 5 796 intervjuer med boende, resenärer, trafikanter och arbetande i respektive närområde. Intervjuerna genomfördes under perioden oktober-december 2020.

Uppdrag från Regionfullmäktige

 Pågående enligt plan	**Tunnelbanestation Hagalund, Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan, Spårväg syd och Roslagsbanan till City**

LS 2017-0621 Löpande

Kommentar

I oktober 2019 träffades en överenskommelse mellan Region Stockholm och Stockholms stad om att tidigarelägga projektstart av tunnelbana till Älvsjö. Förvaltningen driver en planeringsstudie med målet att lämna förslag till beslut om lokalisering och genomförandeavtal vid årsskiftet 2021/2022. Därefter kan genomförandeavtal tecknas med berörd kommun, dvs. Stockholms stad.

2.4 Intern kontroll

2.4.1 Arbetet med intern kontroll

Förvaltningens arbete utgår från regionens riktlinje för intern kontroll. Det innebär att förvaltningen ska arbeta systematiskt med att förutse, proaktivt hantera och kommunicera risker, möjligheter, åtgärder och kontrollmoment. Den interna kontrollen omfattar en struktur av policyer, processer, rutiner och organisation och

bygger på en helhetssyn avseende regionens verksamhet och mål. Syftet är att säkerställa att verksamheten bedrivs säkert, effektivt, ändamålsenligt och inom fastställda ekonomiska förutsättningar, samt att rapporteringen är tillförlitlig och att lagar, förordningar och interna regler följs.
Riktlinjerna anger att de risker som värderats mycket hög risk och hög risk ska tas med till internkontrollplanen. Att bygga tunnelbana är förenligt med stora risker sett ur perspektiven ekonomi, säkerhet- och information, operativa risker samt efterlevnadsrisker.

Förvaltningsledningen är därför tydlig med att det är viktigt att systematiskt identifiera risker och agera utifrån det. 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 har arbetat med stärkt uppföljning, styrning och återapportering. Förvaltningen har mot bakgrund av det valt att ta med även de som värderats till medelhög risk i internkontrollplanen.

2.4.2 Resultat och analys från riskbedömningen

Förvaltningen har vid uppföljning av internkontrollplanen per december 2020 identifierat 21 risker. Av 21 risker värderas 4 risker till mycket hög risk (röd). Det är ingen förändring mot senaste värdering som gjordes till delårsrapporten. Status för övriga risker är att 12 risker värderas till hög risk (orange) och 5 risker till medelhög risk (gul).

Värderingen utifrån sannolikhet och konsekvens ger riskvärdet. Att förvaltningen inte värderar fler risker som mycket hög risk beror på att förvaltningen i de identifierade riskerna har ett väletablerat arbetssätt och fastställda styrdokument som vägleder verksamheten samt specialistkompetenser som arbetar med området. Sannolikheten blir således lägre. Ett exempel på det är risken avseende Krishantering där konsekvensen blir hög men sannolikheten lägre.

Alla risker har en tydlig koppling till fullmäktiges mål. Flest risker finns under målet *Tillgänglig och sammanhållen region* med risker som är väldigt kopplade till själva produktionsarbetet med utbyggnaden av nya tunnelbanan. Näst flest risker finns under målet *Ett resultat i balans* som handlar mycket om projektstyrning, resurser och upphandling.

Status på kontroller och åtgärder är att samtliga åtgärder har analyserats och kommenterats i internkontrollplanen samt utveckling till 2021 är identifierat.

Trots att förvaltningen under pandemin arbetat på distans har riskarbetet fortsatt under året. Digitala workshops har fått ersätta de fysiska mötena där det varit möjligt. Ett exempel där åtgärderna inte kunnat uppfyllas fullt ut är krisövningar.

2.4.3 Försäkran

Nämnden har försäkrat sig om att man genom förvaltningschefen vidtagit nödvändiga åtgärder för att uppnå en tillräcklig internkontroll inom verksamheten, i enlighet med riktlinjen för intern kontroll RS 2019–0866.

2.4.4 Regelefterlevnad

Övergripande arbete med styrande dokument

Med utgångspunkt i regionens övergripande styrning, ledning och uppföljning har förvaltningen i februari 2020 fastställt ett internt styr- och ledningssystem. Förvaltningens styrande dokument är en del av förvaltningens styr- och ledningssystem och är sorterade utifrån regionens modell; förvaltningsstyrning, kärnverksamhet (genomföra utbyggd tunnelbana) och verksamhetsstöd. Styr- och ledningssystemet riktar sig främst till medarbetare inom förvaltningen. Dokument som påverkar verksamhetens arbetssätt ska återfinnas i styr- och ledningssystemet.

Ett nätverk med representanter från förvaltningens olika avdelningar driver förvaltning och förbättringsarbete av styrande dokument. Intranätet har uppdaterats med beskrivningar för de olika processerna samt länkar till styrande dokument. För varje delprocess har processägare utsetts som ansvarar för att i samråd med nätverket säkerställa att de ingående delarna i styr- och ledningssystemet hålls aktuella. I december 2020 genomfördes en testutbildning av styr- och ledningssystemet inför införandet av en obligatorisk utbildning under 2021.

Upphandling och avtal

Förvaltningen har riktlinjer avseende mutor och jäv som ansluter till Sveriges kommuner och regioners vägledning "om mutor och jäv", reviderad 2012-09-01 och Region Stockholms Riktlinje för anti-korruption och representation, LS 2016-11-15, fastställd 2016-11-15 och Region Stockholms Uppförandekod, LS 2017-1198, fastställd 2019-11-20. Förvaltningens riktlinjer riktar sig till förvaltningens medarbetare. Förutom framtagna riktlinjer sker även utbildning och information som förutom muta och korruption även innefattar jäv. Förebyggande arbete avseende antikorruption och mutor riktas både till den egna beställande organisationen och till förvaltningens leverantörer.

Gentemot leverantörsmarknaden ingår antikorruption som en del i hållbarhetsarbetet, till exempel ingår FN:s deklaration mot korruption i Region Stockholms Uppförandekod för leverantörer, LS 1303-0353.Regionstyrelsen reviderade Policy för inköp, LS 2017-1197, 2019-06-18 och fastställde Riktlinje för inköp, LS 2018-0667,

2019-06-18. Revidering av förvaltningens styrande dokument är genomförd så att dessa styr mot regionens övergripande policy och riktlinjer där så är tillämpligt.

Det är av stor vikt att förvaltningen i alla upphandlingar ställer rätt krav vad gäller miljö, kvalitet, energieffektivitet, sociala krav med mera. Förvaltningen tillämpar i upphandlingar Region Stockholms Uppförandekod för leverantörer, LS 1303-0353. Genomförandet av tunnelbaneutbyggnaden kräver stora mängder material, varav en stor del är tillverkade utanför Sveriges gränser. Vid framställningen av dessa produkter och material kan det finns risker i leverantörskedjan avseende kränkning av principer och normer för de mänskliga rättigheterna, arbetsrätt, miljö och anti-korruption. Krav ställs i bygghandlingar för att tydliggöra vad som förväntas av kommande entreprenörer avseende kontroll, uppföljning och åtgärder vid identifierade risker i leverantörskedjan.

Förvaltningen har metoder och verktyg för ett systematiskt arbete med social hållbarhet samt att uppförandekoden för leverantörer arbetas in i relevanta upphandlingar. Riskanalyser tas fram för produkter och material som används i utbyggnaden där bland annat risken för barnarbete i leverantörsleden beaktas.

Informationssäkerhet

Redovisning av regelefterlevnad rörande informationssäkerhet återfinns i Compliance-portalen i enlighet med regionledningskontorets anvisningar.

2.5 Produktivitet

Förvaltningens kärnverksamhet är att driva projekt för nya tunnelbanan. I det ingår produktivitetsutveckling som en naturlig del i att driva projekt. Förvaltningen är relativt ung och redan vid uppstart av förvaltningen la man ner ett stort arbete att ta fram styrande dokument för att effektivisera genomförandet och ge förutsättningar för kommande projekt så erfarenheter tas tillvara.

Förvaltningen har under 2020 implementerat ett nytt styr- och ledningssystem. Processägare har tillsatts och ett nätverk samordnar förbättringar avseende arbetssätt på ett strukturerat sätt. Det leder till att förbättringar effektivt fastställs och kan implementeras i verksamheten.

3 Verksamhet

3.1 Verksamhetsförändringar

Flera projekt har flyttat till projektkontor. Det innebär fördelar att sitta produktionsnära men även utmaningar i form av till exempel samarbete på distans samt att leda på distans. I dag har förvaltningen tre projektkontor, ett i Luma, ett i Barkarby samt ett i Högdalen. Förvaltningen arbetar med att stärka samverkan bland annat i ledarskapet där chefsträffar är ett initiativ men även att hitta digitala lösningar för medarbetarna för att samverkan på distans ska fungera.

Under 2020 har en större organisationsförändring genomförts. Det har inrättats en juristenhet som är direkt underställd förvaltningschef.

4 Ekonomi

Förvaltning för utbyggd tunnelbana upparbetar från och med 2020 anläggningen inom AB SL. Drift- och avskrivningskostnader kommer att uppstå efter trafikstart och kommer då att belasta trafikförvaltningen.

Inom förvaltningen har bedömningar gjorts av vilken personal som kommer att behövas under kommande år. Förvaltningen eftersträvar att uppnå rätt kompetensnivå med fokus att arbeta med en kostnadseffektiv organisation. Förvaltningen arbetar med att genomföra en växling av bemanning för att öka andelen anställda. Förvaltningen arbetar i möjligaste mån med att samutnyttja resurser eller köpa delar av tjänster inom regionen för att uppnå kostnadseffektivitet. Exempel på samutnyttjande är HR-tjänster, redovisningstjänster, registratur, vaktmästeri och IT-service.

Den centrala staben (del av byggherrekostnad) bedöms redovisningsmässigt inte vara en del av investeringarna varför dessa kostnader inte ingår i den samlade investeringsbudgeten. Kostnader som inte är direkt hänförliga till respektive investeringsobjekt ingår i resultatbudgeten.

I kostnaderna ingår kostnader för förvaltningens stab samt de kostnader som uppkommer inom respektive projekt och som kostnadsförs av redovisningsmässiga skäl. I dessa kostnader ingår kostnader i samband med att Trafikverket har ansvaret för Mälarbanans biljetthall och noden vid Barkarby bytespunkt. Det innebär att ansvaret för att projektera och bygga anläggningen är Trafikverkets då Trafikverket kommer att äga och förvalta anläggningen. Projekt Barkarby delfinansierar anläggningen i enlighet med beslut i fullmäktige, LS 2018- 0278. Eventuellt ska regionens kostnader för Mälarbanan aktiveras över 25 år enligt riktlinjer från regionledningskontoret inom Region Stockholm.

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

4.1 Resultat 2020

Resultat*	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år
Anslag	10	10	0	
Övriga bidrag	113	133	-20	-4,5 %
Övriga intäkter	0	0	0	
Verksamhetens intäkter	**123**	**143**	**-20**	**0,6 %**
Personalkostnader inkl inhyrd personal	-83	-88	5	-2,6 %
Lämnade bidrag	-2	0	-2	
Lokal- och fastighetskostnader	-11	-11	0	46,5 %
IT- och telekostnader	-10	-9	-1	78 %
Övriga kostnader	-17	-25	8	-8 %

Resultat*	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år
Verksamhetens kostnader	**-124**	**-133**	**9**	**5,7 %**
Avskrivningar	0	0	0	
Finansnetto	-5	-10	5	54,2 %
Resultat**	**-7,3**	**0**	**-7,3**	

* 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 10 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.
- Lämnande av bidrag om cirka 2 miljoner kronor utgörs av en utbetalning till Trafikverket för bytespunkt Barkarby, där Trafikverket utför arbetet och äger anläggningen som medför att detta redovisas som en kostnad och inte som en investering inom förvaltningen.
- Personalkostnader inklusive inhyrd personal är 83 miljoner kronor vilket är 5 miljoner kronor lägre än periodiserad budget. Detta beror primärt på inställda utbildningar och konferenser med anledning av covid-19 samt minskade övriga personalkostnader.
- Utfallet för IT- och telekostnader överstiger budgeten för år 2020 med cirka 1 miljon kronor.
- I kategorin för övriga kostnader ingår bland annat konsultkostnader, kommunikationskostnader samt övriga kostnader. Utfallet för övriga kostnader är 18 miljoner kronor och understiger budgeten med 7 miljoner kronor. Detta beror på en förskjutning av planerade insatser.
- Förvaltningen har inte några avskrivningskostnader. Först när tunnelbanan tas i drift kommer avskrivningskostnader för denna att redovisas vilka kommer att hanteras inom ramen för trafikförvaltningens verksamhet.
- Amortering av tidigare regioninterna lån samt nytecknande av motsvarande lån har genomförts för att möjliggöra upparbetningen i AB SL. Detta leder till att förvaltningen gjort en vinst om cirka 5 miljoner kronor som reduceras med årets räntekostnader om cirka 10 miljoner och redovisas under finansnetto.
- Konsoliderat resultat för förvaltningsdelen och bolagsdelen inom AB SL som visas i resultaträkningen ovan uppgår till 7,3 miljoner per december och utgörs av Region Stockholms andel av kostnaderna, ränteintäkten vid amortering av lån och mellanskillnaden av anslag och koncernintern ränta.

Kostnader som uppstår i förvaltningsdelen (ej konsoliderat) ska matchas med intäkter vid försäljning av tjänster till bolagsdelen inom AB SL. Resultatet för förvaltningsdelen separat uppgår till cirka 4,4 miljoner kronor per sista december och består av ränteintäkten vid amorteringen samt Region Stockholms andel av det lämnade bidraget till Trafikverket. I uppföljning mot resultatkrav under avsnitt 2.3.1 används förvaltningsdelen i enlighet med riktlinjer från regionledningskontoret.

Bolagsdelen inom AB SL enskilt (ej konsoliderat) redovisar en förlust om cirka 11,7 miljoner per december. Resultatet utgörs av Region Stockholms andel av verksamhetens kostnader som uppkommer på grund av att bolagsdelen inom AB SL inte har möjlighet att redovisa intäkter i takt med utförd prestation då Region Stockholms andel av finansieringen utgörs av lån och inte bidrag. Detta medför att kostnaderna belastar bolagsdelen inom AB SL. Vidare tillkommer mellanskillnaden mellan erhållet anslag och faktiskt räntekostnader för regioninterna lån.

Covid-19-effekt på utfall

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

Utfall för merkostnader om drygt 23 miljoner kronor avser ökat behov av ersättningstrafik vid sommaravstängningen av Gullmarsplan som gjorts för att möjliggöra arbeten. Övriga merkostnader om drygt 1 miljon kronor avser förseningar vad gäller materielleveranser vilket påverkar ledtider, samt tillfälliga lösningar som inneburit merkostnader i SICE-entreprenaden (säkerhetstekniska installationer). Se bilaga FUTcovid2012.

4.1.1 Personalkostnader inklusive inhyrd personal

Personalkostnad inkl inhyrd personal*	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år
Summa personalkostnader	**-40,8**	**-44**	**3,2**	**20,7 %**
Förändring sem- och löneskuld	-0,4	0	-0,4	-11,7 %
Lönekostnad	-26,5	-27,3	0,8	25,4 %
- varav övertid	*0*	*0*	*0*	
- varav sjuklönekostnad	*-0,2*	*0*	*-0,2*	*-50,9 %*
PO-pålägg	-12,9	-13	0,1	24,1 %
Övriga personalkostnader	-1	-4	3	-44 %
Inhyrd personal	**-42,5**	**-43,8**	**1,3**	**-17,8 %**
Personalkostnad inkl inhyrd personal	**-83,3**	**-87,8**	**4,5**	**-2,6 %**

* mkr

Utfall i jämförelse med budget

Utfallet för personalkostnader inklusive inhyrd personal uppgår till 83,3 miljoner kronor jämfört med den periodiserade budgeten som uppgår till 87,8 miljoner kronor. Förskjutna planerade anställningar ger en positiv effekt jämfört med budget om 3,2 miljoner kronor. Vidare har inte inhyrd personal nyttjats i lika stor utsträckning som budgeterats vilket resulterar i en avvikelse om 1,3 miljoner kronor vilket är förenligt med de framskjutna insatserna.

4.2 Åtgärdsprogram för ett resultat i balans

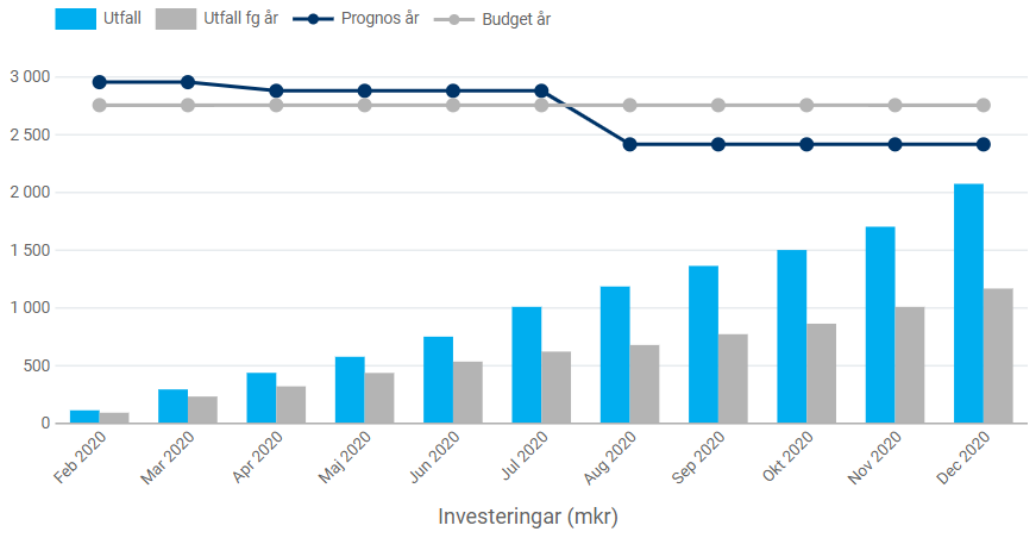
Åtgärd (mkr)	Kommentar	Utfall	Budget 2020	Budget 2021
Summa				

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

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

4.3 Investeringar

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



Utgift i jämförelse med budget

Utfallet för investeringsobjekten per december 2020 uppgår till 2 087 miljoner kronor, vilket är 938 miljoner kronor högre än motsvarande period föregående år. Cirka 20 miljoner kronor avser färdigställd anläggning som redovisas i ABSL, vilket minskar utfallet som redovisas i tabellen för investeringar. 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 76 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 startat under andra halvåret varför upparbetningen var 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 december 2020 uppgår till 7 070 miljoner kronor. I dessa ingår 5 196 miljoner kronor för byggherre-kostnader inklusive projektering samt 1 874 miljoner kronor för entreprenader.

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

En ny betalplan avseende parternas medfinansiering inom Stockholmsförhandlingen har beslutats av den partsammansatta styrelsen som inkluderar kvarstående kostnads-

tak om 1 765 miljoner kronor i 2016 års prisnivå. Ny betalplan för station Södra Hagalund har också beslutats under året.

4.3.1 Investeringsobjekt

Investeringsobjekt

Investeringsobjekt > 100 mkr (Mkr)	Utgift 2020	Budget 2020	Budget avvik.	Total ack utgift	Total prognos	Total budget
Tunnelbana till Nacka och Söderort	1 041,5	1 429,9	388,3	3 152,1	24 214,0	13 653,7
Tunnelbana till Arenastaden	302,2	251,6	-50,7	1 182,5	6 333,3	4 214,1
Station Södra Hagalund	82,3	87,0	4,7	224,9	1 384,5	1 282,4
Tunnelbana till Barkarby	392,5	682,7	290,1	1 195,4	5 841,7	3 248,9
Depå Nya tunnelbanan - utbyggnad Högdalen	241,8	252,0	10,2	628,0	4 379,6	4 530,0
Fordon	3,3	2,6	-0,7	10,0	2 711,5	2 388,8
Tunnelbana till Älvsjö	23,1	42,8	19,7	23,1	14 427,7	14 266,4
Totalt investeringsobjekt > 100 mkr	**2 086,7**	**2 748,6**	**661,6**	**6 416,0**	**59 292,3**	**43 584,3**

Förvaltning för utbyggd tunnelbana har av regionstyrelsen fått i uppdrag att genomföra de trafikinvesteringsuppdrag som getts inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling. Dessa uppdrag utgörs av följande investeringsobjekt:

- Tunnelbana till Nacka och Söderort.
- Tunnelbana till Arenastaden.
- Tunnelbana till Barkarby.
- Depå Nya tunnelbanan – utbyggnad Högdalen
- Fordon.

I samband med beslut om Stockholmsförhandlingen beslöt fullmäktige även att avsteg från Region Stockholms investeringsstrategi ska gälla för samtliga investeringsobjekt förutom depå och fordon.

Inom ramen för Sverigeförhandlingen ansvarar förvaltning för utbyggd tunnelbana dessutom för ytterligare två investeringsobjekt:

• Ny tunnelbanestation i Hagalund, station Södra Hagalund.
• Tunnelbana till Älvsjö, med sex stationer.

I investeringsbudgeten för år 2020 samt planår ingår Järfälla kommuns finansiering avseende uppgång och biljetthall Veddesta vid Barkarby stations tunnelbanestation. Enligt tjänsteutlåtande FUT 2017-0232 uppgår detta till 91 miljoner kronor men Järfälla kommun ska enligt avtal ersätta enligt faktisk produktionskostnad.

I fullmäktige har genomförandebeslut fattats gällande teknisk anpassning av C30-fordonen för att kunna trafikera befintliga linjer inklusive utbyggnadssträckorna.

Anpassningarna genomförs inom ramen för trafikförvaltningens uppdrag varför 500 miljoner kronor i prisnivå 2013 omfördelades från förvaltning för utbyggd tunnelbana till trafikförvaltningen inom ramen för budget 2018.

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

Stockholmsförhandlingen gällande utbyggd tunnelbana är avtalad i 2013 års prisnivå med tilläggsavtal i 2016 års prisnivå. Ny betalplan beslutades under hösten 2020 med prisnivå januari 2016. Avtalet anger att uppräkning av medfinansiering sker med KPI. Budgeten för 2020 bygger på beslutad Stockholmsförhandling och budgeterade värden för investeringar har räknats upp med ett inflationsantagande om 2 procent per år i enlighet med regionens anvisningar, vilket avviker mot beslutade avtal för Stockholmsförhandlingen.

Tilläggsavtal med parterna behöver tecknas för att full finansiering och därmed budget ska finnas för tunnelbanans färdigställande och att därmed regionfullmäktige ska kunna fatta beslut om den nya tunnelbanans hela finansieringsbehov. Förhandlingar om detta pågår.

Framtagna investeringsplaner för Stockholmsförhandlingens utbyggnadssträckor i förvaltningens budgetunderlag 2021 utgick från den kostnadsanalys som är gjord av förvaltningen hösten 2019 samt förvaltningens upprättade förslag till betalplan som är gjord utifrån antagandet om att ansvaret för kostnadsökningen följer samma principer som huvudavtalet. Detta utgör totalprognos i ovan investeringstabell. För de tre utbyggnadssträckorna ingick således den redovisade kostnadsfördyringen. Risken för skillnad mellan KPI och byggindex antogs täckas av parterna, därav har kostnaderna räknats upp med byggindex initialt exklusive nedlagd kostnad, till 2019 års prisnivå. Risk för eventuella indexskillnader antas även framöver täckas av parterna varav antagandet att medfinansieringen räknas upp med samma procentsats som investeringsprognoser, det vill säga 2 procent för kommande år. Dessa förutsättningar ingår dock inte i fullmäktiges beslutade budget för 2020 och denna är således lägre än förvaltningens totalprognos.

Investeringsutgifterna fram till byggstart består till största delen av utgifter för projektering och markundersökningar. Detta utgörs huvudsakligen av externt köpta projekteringstjänster. Även resurser inom förvaltningens beställarorganisation är i viss mån bemannade med inhyrd personal, där det ansetts som effektivt. Projekterings- och planläggningsarbetet har fortgått under år 2020 och förvaltningen kommer under 2021 till stora delar vara i byggskede.

Eventuella förskjutningar eller justeringar som skulle kunna uppstå i tidplanen på grund av förseningar och/eller överklaganden gör den ekonomiska bedömningen över tid osäker då denna kan komma att påverkas och investeringsplanen därför behöva justeras.

Avdelning söder
Tunnelbana till Nacka och Söderort är organisatoriskt uppdelad enligt följande:

- Södermalm: Kungsträdgården-Hammarby kanal.
- Nacka: Sickla-Nacka
- Söderort: Gullmarsplan-ny anslutning vid Sockenplan.
- Installationer och BEST

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

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

Projektering
Den första projekteringsfasen, systemhandlingsprojekteringen, startades för tunnlarna och stationerna år 2015 och slutfördes under år 2018. Nästa fas, bygghandlings-projekteringen (som är underlag för upphandlingarnas förfrågningsunderlag), har pågått sedan år 2018. Bygghandlingsprojekteringen för projektets bergtunnlar planeras att avslutas under 2021 samtidigt som bygghandlingsprojekteringen för BEST planeras att startas upp. Även projekteringen för bygg och installationer planeras att påbörjas under 2021.

Planläggning och prövning
Under 2019 erhöll projektet miljödom, detaljplan för Nacka och Stockholms stad samt en lagakraftvunnen järnvägsplan för hela utbygganden. Med dessa tillstånd på plats så

har mycket av fokuset för avtalsarbetet sedan dess varit att säkra markåtkomst för projektets arbetstunnlar. Mycket fokus ligger också på att följa upp miljödomens villkor för exempelvis inläckage av grundvatten i de tunnlar som projektet har börjat bygga och uppföljning av villkoren av miljödomen kommer fortsätta under 2021.

Under slutet av 2020 har mycket tid lagts på att få till ett projekterings- samt samordningsavtal med fastighetsbolagen Klövern och Atrium Ljungberg för delar av tunnelbaneanläggningen vid Slakhusområdet som bolagen vill skall ansluta till deras fastigheter.

Under 2020 avslog Stockholm stad projektets dispensansökan för att få köra BK1-fordon på Enskedevägen samt vid Sundstabacken. Projektet valde att överklaga avslaget till Transportstyrelsen och besked väntas i början på 2021.

Upphandling och byggande

Med detaljplaner för både Nacka och Stockholms stad, järnvägsplan samt miljödom med verkställighet så har projektet under 2020 börjat bygga arbetstunnlar på ett flertal platser (Nacka, Sickla, Skönviksvägen, Sockenplan, Sundstabacken, Londonviadukten samt vid Hammarby Fabriksväg). Även förberedande arbeten har skett under 2020, främst vid den befintliga stationen vid Gullmarsplan där trafiken stängdes av mellan Gullmarsplan och Globen under sommaren då bland annat en tillfällig plattform byggdes. Att stänga av tunnelbanetrafik och ersätta med bussar under sommaren krävde extra mycket insatser till följd av covid-19 då fler bussar och avgångar fick sättas in för att undvika trängsel.

Under 2020 skrevs ett kontrakt för de åtta likriktarstationer som utbyggnaden kräver och produktionen av dessa har startat och kommer att fortsätta under 2021.

Under 2021 kommer produktionen av arbetstunnlar att fortsätta, samtidigt planeras ett flertal upphandlingar för utbyggnadens stora berg- och anläggningsentreprenader att slutföras. Redan under 2020 har förfrågningsunderlagen för Nacka, Sofia och Gullmarsplan skickats ut för anbudsräkning. Tilldelning av berg- och anläggnings-kontraktet för Sofia skedde i oktober 2020 men upphandlingen har överklagats till förvaltningsrätten. Det leder till att den planerade produktionsstarten under första kvartalet 2021 för entreprenaden blir osäker. Även upphandlingen för arbetstunneln vid Kungsträdgården överklagades efter tilldelning och projektet beslutade i det fallet att göra om upphandlingen. Ny tilldelning av det kontraktet planeras till första kvartalet av 2021. Förfrågningsunderlaget för Sickla har skickats ut för anbudsräkning och projektet planerar för tilldelning och produktionsstart av entreprenaderna under 2021. Även upphandlingen av berg- och anläggningsentreprenaden för Gullmarsplan har påbörjats under 2020 och produktionen planeras att starta under 2022. Upphandlingarna för berg- och anläggningsentreprenaderna vid Hammarby Kanal, Sockenplan, etapp 2 och Järla planeras skickas ut för anbudsräkning under 2021.

Ekonomi
Investeringsutgifter för tunnelbana till Nacka och Söderort för 2020 uppgår till 1 042 miljoner kronor jämfört med årets budget på 1 430 miljoner kronor. En avvikelse med 388 miljoner kronor motsvarande en upparbetningsgrad på 73 procent. Avvikelsen beror mestadels på att upphandlingen för tunnelentreprenaden vid Kungsträdgården kommer att göras om, vilket leder till att planerad entreprenadstart förskjuts från halvårsskiftet 2020 till början av 2021. Långsammare uppstart av upphandlade entreprenader är också en förklaring till långsammare upparbetning än planerat. Avvikelsen beror också på mindre förskjutningar i tidplan för projektering och planerade åtgärder för omgivningspåverkan.

De totala utgifterna och kostnaderna för åren 2014 till och med 2020 uppgår till 3 467 miljoner kronor. I dessa ingår 2 533 miljoner kronor för byggherrekostnader inklusive projektering samt 934 miljoner kronor för entreprenader.

Avdelning norr
Avdelning norr är organisatoriskt uppdelad enligt följande:

- Tunnelbana till Arenastaden
- Tunnelbana till Barkarby
- Depå Nya tunnelbanan– utbyggnad Högdalen
- Fordon

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

TUNNELBANA TILL ARENASTADEN
Tunnelbana till Arenastaden innebär en ny tunnelbanelinje från Odenplan till Arenastaden. Under våren 2017 beslutades om en ytterligare station, Södra Hagalund, vilken ingår i ett separat avtal mellan Region Stockholm, Solna stad och staten. Det innebär att tre stationer byggs utmed sträckan, Hagastaden, Södra Hagalund och Arenastaden.

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

Projektering
Bygghandlingsprojektering för berg- och anläggning slutfördes till stor del under 2019 då bygghandlingen av arbetstunnlarna blev klar varefter bygghandlingsprojektering för de stora berg- och anläggningsentreprenaderna slutfördes under början av 2020. Under året har fokus då framförallt varit på arbetet med bygghandlingsprojektering för kommande bygg- och installation samt BEST-entreprenader.

I takt med att projektet går in i produktionsskedet kommer fokus på projektörens uppdrag till stor del övergå till att innefatta tekniskt stöd under byggskede.

Planläggning och prövning
Efter ett antal överklagandeprocesser vann detaljplaner för både Solna och Stockholm lagakraft under 2020. Efter mycket arbete med järnvägsplanen fastställdes denna av Trafikverket under sommaren 2020 men överklagades av tre parter. Ett överklagande avslogs varefter järnvägsplanen gick till regeringen för prövning och i december avslogs de två kvarvarande överklagandena vilket innebär att järnvägsplanen fastställdes.

Under året har arbete även pågått med bland annat bygglov, markåtkomstfrågor och lantmäteriförrättningar.

Upphandling och byggande
Arbetstunnlarna Hagastaden och Hagalund produktionsstartades under 2020 och tunneldrivning har påbörjats för arbetstunnel Hagastaden. För Hagalund har markarbeten, spontning och andra förberedande arbeten pågått innan första sprängning kan ske under inledningen av 2021.

Under 2020 har arbete pågått med upphandling av de stora entreprenaderna Arenastaden – station Södra Hagalund och Hagastaden.

Arenastaden – Södra Hagalund är en berg- och anläggningsentreprenad som handlas upp som en större gemensam entreprenad innefattande både arbetstunnel Arenastaden, huvudtunnel samt stationerna Arenastaden och Södra Hagalund. Entreprenaden har varit ute på räkning under hösten och anbud beräknas till inledningen av 2021.

Entreprenaden Hagastaden innefattar både berg- och anläggning samt bygg- och installation för stationen vid Hagastaden samt tunnlarna med anslutning till grön linje från Odenplan. Anbud för entreprenaden inkom under hösten 2020 varefter utvärdering pågått.

Under sommaren anlades även nya växlar i Åkeshov för att förbättra robustheten på Grön linje inför de förändringar som görs i Odenplan i anslutning till Gul linje.

Ekonomi
Investeringsutgifter för tunnelbana till Arenastaden (inklusive station Södra Hagalund) för 2020 uppgår till 385 miljoner kronor jämfört med budget om 339 miljoner kronor. En avvikelse om 46 miljoner kronor vilket motsvarar en upparbetningsgrad på cirka 114 procent. I budget för 2020 är station Södra Hagalund ett eget investeringsobjekt, men arbetet utförs inom samma projekt som Arenastaden.

För tunnelbana till Arenastaden exklusive station Södra Hagalund uppgår utfallet till 302 miljoner kronor jämfört med budget om 252 miljoner kronor, en avvikelse om cirka 50 miljoner kronor.

Utfallet för station Södra Hagalund enskilt uppgår till cirka 82 miljoner kronor jämfört med årets budget på 87 miljoner kronor, en avvikelse om cirka 5 miljoner kronor.

Att utfallet för projektet är högre än budget är till stor del hänförligt till att inkomna anbud för arbetstunnlarna varit högre än vad som tidigare kalkylerades 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 slutkostnads-prognosen.

De totala utgifterna och kostnaderna för åren 2014 till och med 2020 för Arenastaden inklusive station Södra Hagalund uppgår till 1 558 miljoner kronor. I dessa ingår 1 158 miljoner kronor för byggherrekostnader inklusive projektering samt 400 miljoner kronor för entreprenader.

TUNNELBANA TILL BARKARBY

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

Projektering
En stor del av projekteringen är utförd då projektet nu befinner sig i produktionsskedet för berg- och anläggning. Under våren och sommaren har arbete utförts med att färdigställa handlingar till förfrågningsunderlaget för den stora bygg- och installations-entreprenaden för att kunna skickas ut på räkning under sommaren. Arbete har även pågått för att färdigställa handlingar för de kommande upphandlingarna av Bana och El samt Signal.

Under året har det även genomförts projektering till den pågående Berg- och anläggningsentreprenaden med förändringar av anläggningen utifrån anpassningar för kommande kringliggande bebyggelse.

I och med att projektet går in i produktionsskedet övergår projektörens uppdrag istället till att främst handla om tekniskt stöd under byggtiden.

Planläggning och prövning
Projektets järnvägsplan och miljödom var lagakraftvunna innan 2020 inleddes och projektet har sökt nödvändiga mark- och bygglov vilket arbetats med under året. Alla bygglov är erhållna men för biljetthallarna inväntas fortfarande startbesked. Nödvändiga detaljplaner blev antagna av Järfälla kommun i maj och vann lagakraft i juni vilket gjorde dessa bygglov tidskritiska. I och med att detaljplaner blev klara under året kunde Järfälla kommun börja överlåta berörda markområden till exploatörer och projektet har under året arbetat med att ta fram avtal med Järfälla kommun för de platser där tunnelbaneanläggningen och stadsplaneringen behöver samordnas, så kallade beröringspunktsavtal.

Arbete har även pågått under året med uppföljning av miljödomar och tillstånd, samt med att planera och ordna med tillfällig vistelse under byggtiden, vilket kommer att fortsätta under kommande år.

Upphandling och byggande
I slutet av 2018 kontrakterades två entreprenörer att utföra arbetena med projektets arbetstunnlar. Arbetstunneln i Veddesta färdigställdes redan i slutet av 2019 och under första halvåret 2020 pågick full produktion i de övriga två arbetstunnlarna Landningsbanan och Robothöjden vilka färdigställdes under vår och sommar. Därefter har besiktning skett och slutreglering har gjorts under slutet av 2020.

För den stora berg- och anläggningsentreprenaden Järfällatunneln pågick utvärdering av inkomna anbud från upphandlingen under inledningen av 2020 och tilldelning skedde under våren. Entreprenören byggstartade direkt vid arbetstunneln i Veddesta och vid de två andra arbetstunnlarna Robothöjden och Landningsbanan startade arbetena i somras.

Arbete med upphandling av den stora bygg- och installationsentreprenaden pågick under första halvåret och den skickades ut på räkning under sommaren med beräknad tilldelning under våren 2021.

Rulltrapporna kommer att integreras som en tillhandahållen underentreprenad inom ramen för den stora bygg- och installationsentreprenaden och denna del handlades upp som en totalentreprenad vilket innebär att bygghandling tas fram av entreprenören. För rulltrappsdelen skedde tilldelning redan under våren.

Det har även förekommit arbete i mindre entreprenader som kvarvarande förberedande arbeten och försvarsarbeten under året.

Ekonomi
Investeringsutgifter för tunnelbana till Barkarby för 2020 uppgår till 393 miljoner jämfört med årets budget om 683 miljoner kronor. En avvikelse om 290 miljoner

kronor vilket motsvarar en upparbetningsgrad om 58 procent av budget. Avvikelsen beror främst på att prognosen för den stora berg- och anläggningsentreprenaden för Järfällatunneln sänkts för 2020 jämfört med den prognos som låg till grund för budgetarbetet som sker närmare ett år före budgetåret. Tilldelning av entreprenaden skedde vid senare tidpunkt än budgeterat vilket förklarar en del av avvikelsen då utgifter skjuts från 2020 till 2021. Prognosen vid budgetarbetet byggde på kalkyler från 2013 och anbudet kom in lägre än budgeterat. Vid budgetarbetet prognostiserades också en förskottsbetalning om 10 procent av prognostiserad kontraktssumma. Efter tilldelning har entreprenören krävt en betydligt lägre förskottsbetalning än prognostiserat vilket gör att dessa medel skjuts framåt i prognosen. Vidare är entreprenörens upparbetningstakt något lägre än den upparbetningstakt som fanns i projektets prognos vid budgetarbetet vilket i sin tur även inneburit att vissa kostnader för förberedande arbeten och tillfällig vistelse skjutits framåt i tiden.

De totala utgifterna och kostnaderna för åren 2014 till och med 2020 uppgår till 1 323 miljoner kronor. I dessa ingår 880 miljoner kronor för byggherrekostnader inklusive projektering samt 443 miljoner kronor för entreprenader.

Depå och fordon

I samband med att fullmäktige beslutade att godkänna avtalet om utbyggd tunnelbana uppdrogs det åt förvaltningen att även genomföra investering i depå och fordon för motsvarande 6,2 miljarder kronor (prisnivå januari 2013). Depå respektive fordon är två separata investeringsobjekt. Projektens uppdrag är att säkerställa att det finns fordon och depåkapacitet inför de olika trafikstarterna för nya tunnelbanan.

DEPÅ NYA TUNNELBANAN -UTBYGGNAD HÖGDALEN

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

Projektering

Ett intensivt projekteringsarbete har bedrivits under 2020. Bygghandlingsprojektering för berg- och anläggning pågick under stor del av 2020 och bygghandlingar för arbetstunneln vid Örbyleden och betongtunneln Kvicksundsvägen levererades under året till granskning för upphandling.

Precis innan sommaren levererades systemhandlingen för byggnaderna i depån för granskning vilket skedde under sommaren. Beslut togs under året att upphandla delprojekt Hus (byggnaderna i depån) i form av totalentreprenad där bygghandlings-projektering utförs av entreprenören.

Västra sponten och VA-magasin specialstuderades under året av alla delprojekt då bland annat gränsdragningen har varit en utmaning. Beslut togs under året att

delprojekt Berg och anläggning skulle färdigställa projektering för bygghandling, men att entreprenaden flyttas och utförs inom ramen för delprojekt Hus istället för Berg- och anläggning. Detta för att Hus ska kunna disponera hela arbetsområdet utmed södra delen av depån för att kunna styra logistik och arbetsgång.

För delprojekt BEST har systemhandlingsprojektering pågått under året och bygghandlingsprojektering kommer att fortsätta under första delen av 2021.

Planläggning och prövning

Efter inkomna yttranden på järnvägsplanen gjordes under våren kompletterande undersökningar kring buller under driftstiden i Hökarängen. Under samgranskning av detalj- och järnvägsplanen upptäcktes formaliafel varför ytterligare kommunikation tvingades gå ut. Projektören tog på sig misstaget och rättade upp handlingen utan kostnad. Detta gjorde dock att länsstyrelsens tillstyrkan hamnade under semesterperioden och projektet tappade ytterligare tid. Under augusti hade projektet kontakt med länsstyrelsen som önskade förtydliganden kring bland annat infiltrations-brunnar och buller i Hökarängen innan tillstyrkan. Denna åtgärd ledde till ytterligare en kommunikation och ny vända till länsstyrelsen. I november skickades järnvägsplan till länsstyrelsen för tillstyrkan varefter järnvägsplanen planeras att skickas till Trafikverket för att kunna fastställas under våren 2021.

På grund av förseningarna med järnvägsplan togs ny strategi fram i projektet att titta på möjligheterna att få till stånd en godkänd detaljplan och miljödom för att kunna starta produktion som planerat för att hålla projektets sluttid.

Utformningen av detaljplan anslutningsspår blev klart under våren för att kunna godkännas. Efter vissa förseningar i stadens handläggning vann detaljplanen laga kraft 20 november och i november fick projektet även miljötillstånd från mark- och miljödomstolen och 7 december vann miljödomen laga kraft.

Det har identifierats en risk för sulfider i berget vilket lett till att projektet under året har upprättat en handlingsplan för hantering av dessa. Detta kritiska arbete förväntas pågå in i 2021.

Upphandling och byggande

Arbete med Östra sponten, där en första stödmur byggs i södra delen av befintligt depåområde mot Högdalstippen, har pågått under 2020 efter vissa svårigheter att få material på plats på grund av rådande pandemi. Arbetet med Östra sponten har av projektet identifierats som tidskritiskt på grund av en stor ledningsomläggning i närheten som om den utförts innan Östra sponten skulle göra det problematiskt att sätta sponten i efterhand.

Efter många diskussioner angående bygghandlingsprojektering togs beslut om att handla upp byggnaderna i depån som totalentreprenad då entreprenaden bedöms som

utmanande på grund av det komplexa läget med befintlig depåverksamhet pågående dygnet runt. I maj gick förfrågan ut för entreprenaden, där projektet upphandlar på organisation och genomförande i samverkan. I augusti inkom anbud och tilldelning skedde i november.

För arbetstunnel vid Örbyleden gick förfrågan ut i juni. Den kommer att upphandlas som utförandeentreprenad.

För betongtunnel under Kvicksundsvägen gick förfrågan ut i slutet av sommaren. Även denna upphandlas som utförandeentreprenad men skiljer sig åt då den även innehåller mervärden. Detta då området har en utmanande infrastruktur med alla ledningsägare och intressenter i området.

För båda tunnelentreprenaderna går anbudstiderna ut i inledningen av 2021 varefter utvärdering och tilldelning planeras kunna ske innan produktion under våren 2021.

För delprojekt BEST har underlag för prekvalificering för huvudentreprenad färdigställts under slutet av 2020 varefter arbete med förfrågningsunderlag påbörjas under 2021 för att kunna skickas ut till sommaren.

Ekonomi
Investeringsutgifter för Depå Högdalen för 2020 uppgår till cirka 242 miljoner kronor jämfört med årets budget om 252 miljoner kronor. Det innebär en avvikelse om 10 miljoner kronor och en upparbetningsgrad på 96 procent. Avvikelsen beror på att produktionen inte riktigt kommit igång som förväntat i enlighet med budget.

De totala utgifterna och kostnaderna för åren 2014 till och med 2020 uppgår till 686 miljoner kronor. I dessa ingår 589 miljoner kronor för byggherrekostnader inklusive projektering samt 97 miljoner kronor för entreprenader.

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

Ekonomi
Investeringsutgifter för fordon för 2020 uppgår till 3 miljoner kronor, vilket är i linje med budget.

Totala kostnader och utgifter depå och fordon

De totala utgifterna och kostnaderna för båda projekten, depå samt fordon, för åren 2014 till och med 2020 uppgår till 697 miljoner kronor. I dessa ingår 600 miljoner

kronor för byggherrekostnader inklusive projektering samt 97 miljoner kronor för entreprenader.

TUNNELBANA TILL ÄLVSJÖ

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

- Systemanalys gällande funktion i kollektivtrafiksystemet och resefterfrågan beräknad med prognosmodell,
- Tekniska förutsättningar och krav gällande exempelvis trafikering, depåkapacitet och typlösningar,
- Lokaliseringsutredning inklusive miljöbeskrivning, samråd, geo- och bergtekniska fältundersökningar och hållbarhetsaspekter,
- Förutsättningar för produktion gällande exempelvis metod för tunneldrivning, tidplan och översyn av kostnader enligt successivprincipen.

Arbetet beskrivs i en projektplan för planeringsskedet 2020 – 2021. Projektplanen godkändes av Region Stockholm, Stockholms stad och staten den 30 juni.

Projektering

Under första halvåret 2020 avropades en konsultorganisation för att utreda lokalisering inklusive geo- och bergtekniska undersökningar. Tillsammans med konsultorganisationen har projektet samlat in underlag och börjat studera tänkbara alternativ. Mot slutet av året genomfördes geo- och bergtekniska undersökningar såväl på land som vatten vilket kommer att utgöra ett underlag för utformning och kostnads-kalkyler.

I ett separat uppdrag har också resefterfrågan och olika lösningars effekter på kollektivtrafiksystemet börjat analyseras. Arbetet koordineras med lokaliserings-utredningen och resultaten används som en del i alternativjämförelserna tillsammans med övriga aspekter.

För att göra strategiska val har projektet under året studerat bland annat tunnel-drivning. Inledningsvis genom att göra en omvärldsanalys för att se hur liknande projekt utförts med så kallad fullortsborrning/TBM (tunnelborrmaskin). Analysen visade att metoden är intressant att studera vidare vilket görs inom lokaliserings-utredningen.

Planläggning och prövning
I november 2020 inleddes samrådsprocessen för projektet med att samråda med allmänheten. Projektet hade planerat och förberett för att hålla ”öppna hus” men med anledning av spridningen av covid-19 ställdes dessa in och samrådet blev helt digitalt. Under 2020 inleddes också dialog med myndigheter och organisationer. Exempelvis höll regionens projekt inom Sverigeförhandlingen gemensamt möte med länsstyrelsen. En mötesserie med Trafikverket har också inletts för att påbörja en dialog kring beröringspunkter med deras befintliga anläggningar samt utvecklingsplaner.

När projekteringsarbetet går vidare under år 2021 behöver samrådsprocessen hänga med och den kommunikation som projektet håller med allmänhet och organisationer anpassas. Framförallt betyder det att istället för att som under 2020 be om synpunkter generellt presentera lösningar och be om synpunkter på dessa.

Under år 2021 planeras även att begära länsstyrelsens beslut om projektet kan anses medföra en betydande miljöpåverkan enligt Miljöbalken.

Upphandling
För att kunna genomföra lokaliseringsutredning och trafikanalyser avropades under år 2020 två utredningsorganisationer. Även ett antal mindre avrop av enstaka konsult-insatser har gjorts under året.

Ekonomi
Investeringsutgifter för Tunnelbana till Älvsjö för 2020 uppgår till cirka 23 miljoner kronor jämfört med årets budget om cirka 43 miljoner kronor. Det innebär en avvikelse om 20 miljoner kronor och en upparbetningsgrad på 54 procent. Avvikelsen beror på att projektet under första halvåret fokuserat på att organisera och bemanna projektet, driva avropsprocesser samt att prognosen för lokaliseringsutredning och fält-undersökningar från utredande konsulter kom in lägre än förväntat. Sammantaget medför det att förbrukningen är blir lägre än budgeterat.

De totala utgifterna och kostnaderna till och med 2020 uppgår till 25 miljoner kronor. Planeringsskedet beräknas ta cirka två år och kosta 100 miljoner kronor i 2016 års prisnivå.

4.3.2 Ny- och ersättningsinvesteringar

Investeringar (Mkr)	Utgift 2020	Budget 2020	Budget avvik.	Upparb grad (%)
Nyinvesteringar	2 086,7	2 748,6	661,6	75,9
Ersättningsinvesteringar				

Totalt investeringar	**2 086,7**	**2 748,6**	**661,6**	

Utfallet för investeringsobjekten per december 2020 uppgår till 2 087 miljoner kronor. Cirka 20 miljoner kronor avser färdigställd anläggning som redovisas i ABSL.

4.4 Balansräkning

Balansräkning*	Utfall	Utfall fg år	Förändr.
Anläggningstillgångar	6 411	4 329	2 082
Omsättningstillgångar	1 479	2 549	-1 070
- varav kassa och bank	*1 313*	*2 493*	*-1 180*
SUMMA TILLGÅNGAR	**7 890**	**6 878**	**1 012**
Eget kapital	**-7**	**1**	**-8**
Avsättningar	**0**	**0**	**0**
Skulder	**7 897**	**6 877**	**1 020**
- varav långfristiga skulder	*6 324*	*4 972*	*1 352*
- varav kortfristiga skulder	*1 574*	*1 906*	*-332*
SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL	**7 890**	**6 878**	**1 012**

* mkr

Utgående balans för anläggningstillgångar har ökat på grund av nyinvesteringar om 2 067 miljoner samt långfristiga fordringar på trafikverket för investeringsbidrag om 15 miljoner kronor jämfört med föregående års utfall.

Omsättningstillgångarna exklusive kassa och bank har ökat med 110 miljoner kronor främst på grund av en ökning av ankomstregistrerade leverantörsfakturor vilket är hänförligt till en ökad produktionstakt.

Förändringen av eget kapital utgörs av årets resultat som består av Region Stockholms andel av verksamhetens kostnader samt vinster vid amorteringen av lån och mellanskillnaden mellan beslutat anslag och faktiska räntekostnader av koncerninterna lån.

Utgående balans för skulder har förändrats med 1 020 miljoner kronor vilket kan förklara med ny betalplan av både bidrag från externa finansiärer och lån får Region Stockholm om 934 miljoner kronor. Vidare har en överföring av finansieringen för en färdigställ anläggning till trafikförvaltningen genomförts om 20 miljoner. 98 miljoner kronor av bidragen har nyttjats för att täcka verksamhetens kostnader och kvarvarande intäkter om 15 miljoner redovisas som långfristiga fordringar på trafikverket för investeringsbidrag vilket uppgår till totalt nyttjade bidragen om 113 miljoner kronor.

Förändringen av leverantörsskulder uppgår till cirka 170 miljoner kronor jämfört med år 2019 och en ökning av innehållna medel om 27 miljoner kronor vilket är hänförligt

till en ökad produktionstakt. Kvarvarande 7 miljoner avser mindre förändringar av övriga skulder och interimsskulder.

4.5 Kassaflödesanalys

Kassaflödesanalys	**2020-12-31**
Mkr	
Den löpande verksamheten	
Kassaflöde från den löpande verksamheten	-12
Investeringsverksamheten	
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-2067
Finansieringsverksamheten	
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	899
Årets kassaflöde	**-1180**

Förvaltningen har haft inbetalningar om totalt 934 miljoner kronor under året varav Stockholms stad inbetalt 26 miljoner kronor och Region Stockholm 493 miljoner kronor i form av koncerninterna lån. Inbetalningar från staten via Trafikverket uppgår till 195 miljoner kronor samt inbetalningar från kommunerna motsvarar 136 miljoner kronor. Kvarstående förändring motsvarar historiskt nyttjade bidrag, 84 miljoner, som har likvidreglerats mot Region Stockholm och en långfristig fordran på kommande investeringsbidrag från 15 miljoner kronor. Slutligen har 20 miljoner överförts till trafikförvaltningen som är hänförligt att flyttad anläggningstillgång.

En minskning om 12 miljoner kronor är hänförligt till den löpande verksamheten och 2 067 miljoner kronor minskar kassaflödet från investeringsverksamheten vilket leder till att det årets kassaflöde med 1 180 miljoner kronor.

5 Personal

Förvaltningen hade i december 348 medarbetare.

Organisationen går nu i stora delar av verksamheten från ett projekteringsläge till ett byggskede. Det innebär att behovet av kompetens delvis förändras men främst behövs fler medarbetare. De kompetenser som behövs är svåra att rekrytera eftersom det pågår så många och stora infrastrukturprojekt i regionen. Den stora yrkesgruppen som förvaltningen behöver är olika former av byggledare. Rekryteringen sker dels genom anställningar, dels genom inhyrning av resurser från konsultföretag. Förvaltningens mål är att öka andelen anställda i relation till inhyrd personal, förstahandsalternativet ska därför alltid vara anställning.

5.1 Attraktiv arbetsgivare

Ledarskap är ett prioriterat område för förvaltningen och därför genomförs cirka fyra chefsträffar per år vars fokus är chef- och ledarskap. Chefsträffarna har bland annat handlat om det svåra samtalet, en workshop där förvaltningens utvecklingsområden diskuterades samt samarbete på distans, vilket är ett mycket aktuellt område inom förvaltningen då flera projekt nu flyttar ut till projektkontor. Chefsträffarna är ett led i att stärka chefssamverkan samt tillsammans hitta de bästa lösningarna för verksamheten utifrån ett ledarskapsperspektiv.

Sedan tidigare finns redan ett särskilt projektchefsforum men under slutet av 2020 beslutades om att det under 2021 ska inrättas ett motsvarande forum för enhetschefer.

5.2 Strategisk kompetensförsörjning

Organisationen går nu från ett projekteringsläge till ett byggskede. Det innebär att behovet av kompetens delvis förändras men främst behövs fler medarbetare.

De kompetenser som behövs är svåra att rekrytera eftersom det pågår så många och stora infrastrukturprojekt i regionen. Den stora yrkesgruppen som förvaltningen behöver är olika former av byggledare. Byggledare är den enda yrkesgrupp som förvaltningen har beslutat att inhyrning kan ske direkt då behov uppstår utan att det föregåtts av ett försök att rekrytera.

För att öka förvaltningens rekryteringsmöjligheter har förvaltningen under tidigare år deltagit i olika mässor; LAVA, en arbetsmarknadsmässa vid Kungliga Tekniska högskolan, Armada även den på Kungliga Tekniska högskolan och Arkad på Lunds tekniska högskola. Under pandemin har detta inte varit genomförbart och förvaltningen jobbar istället med att synliggöra förvaltningen som arbetsgivare genom primärt LinkedIn.

5.3 Systematiskt arbetsmiljöarbete

Uppföljning av den psykosociala arbetsmiljön har på grund av att covid-19 pågår inte kunnat följas upp i år. Samarbete med företagshälsovården har utökats som ger stöd till chefer i dessa frågor.

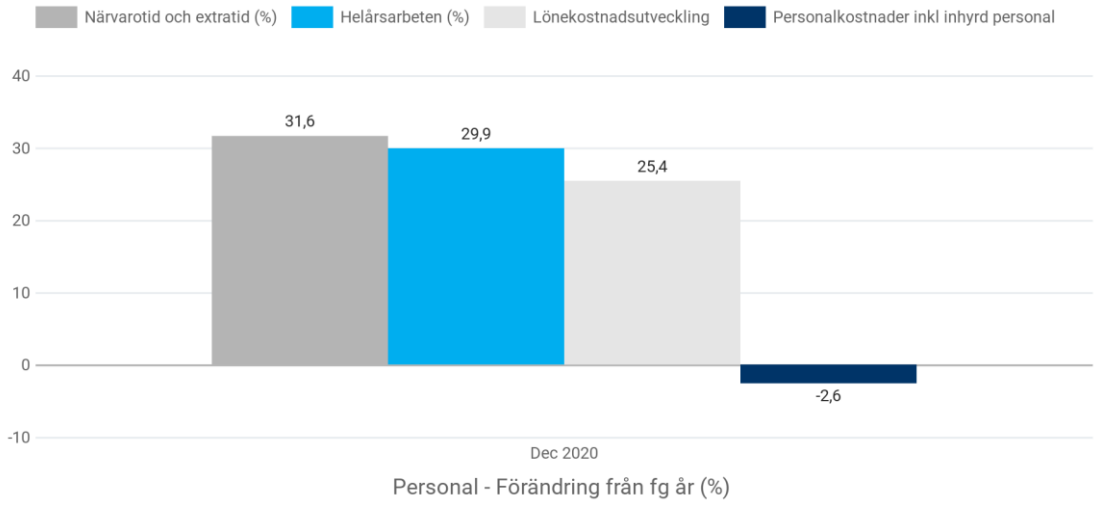
Det finns också ett utökat kris- och stödsamtal samt chefsstöd genom företagshälsovården. Det har genomförts digitala utbildningar för chefer gällande hemarbete. Stöd till chefer och medarbetare vad gäller hemarbete med anledning av covid-19 finns presenterat på intranätet.

I år har inte fysiska kurser kunnat genomföras på grund av covid-19. Arbetsmiljöutbildning för chefer och skyddsombud finns på Lärtorget som ger chefen kunskap inom området.

Som ett led i att systematiskt och aktivt förebygga och motverka all form av diskriminering och kränkande särbehandling utbildas anställda via Lärtorget med obligatoriska e-utbildningar. Diskrimineringsfrågor ingår i den årliga medarbetarenkäten där resultat som visar diskriminering hanteras i särskild ordning.

Medarbetarenkäten har i år genomförts i mer begränsad omfattning vad gäller antal frågor. Förvaltningen har dock för egen del valt att genomföra en extra utökad medarbetarbarometer i slutet av året. Den ger underlag till chef för att tillsammans med sina medarbetare systematiskt arbeta med att utveckla verksamhet och arbetsmiljö. Rutin finns för hur chef ska återkoppla och analysera resultatet tillsammans med sina medarbetare och sedan ta fram en handlingsplan för utveckling. Stöd tillhandahålls för uppföljning och handlingsplan med avseende på resultatet av medarbetarenkät. Arbetet med uppföljning och handlingsplan har fått stå tillbaka med anledning av covid-19 och HR-avdelningens ändrade uppdrag. Cheferna har vid två tillfällen fått en genomgång av Origo group hur man ska arbeta med medarbetarenkäten.

5.4 Helårsarbeten



Helårsarbeten	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år
Personal – Helårsarbeten	87	76	11	29,9%

Utfall helårsarbeten i jämförelse med budget

- Förvaltningen har under perioden haft 87 anställda helårsarbeten. Periodiserad budget i linje med kostnadsanalysen hösten 2019 för perioden är 76 helårsarbeten. 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.

5.5 Sjukfrånvaro

Procentuell sjukfrånvaro	Utfall	Utfall fg år	Förändr.
Procentuell sjukfrånvaro totalt	**1,7**	**1,8**	
- varav kvinnor	*2,0*	*1,9*	
- varav män	*1,3*	*1,7*	

Sjukfrånvaron mäts på två sätt: procentuellt i relation till ordinarie arbetstid och i ett genomsnittligt antal sjukdagar per anställd och år. Den procentuella sjukfrånvaron beräknas som ackumulerad sjukfrånvarotid i timmar dividerat med ackumulerad ordinarie arbetstid i timmar.

Den procentuella sjukfrånvaron har under 2020 minskat jämfört med samma period föregående år, från 1,8 procent till 1,7 procent.

Beskrivning av sjukfrånvaro och åtgärder

- Fler kvinnor än män har under perioden haft sjukdagar. Inga organisatoriska orsaker har kunnat identifieras som förklaring till detta.
- I samtliga fall med sjukskrivning fler än sex tillfällen eller längre än 28 dagar

har chef genomfört rehabiliteringssamtal med medarbetaren.

- Plan för rehabilitering upprättas så långt det är möjligt och i planen ingår då vanligen att byta/förändra arbetsuppgifter. Vid några ärenden av medicinska och/ eller allvarliga orsaker görs ingen traditionell rehabiliteringsutredning utan cheferna har kontinuerlig kontakt med sina medarbetare under tiden de är under medicinsk behandling.

Följande åtgärder vidtas på förvaltningen för att begränsa sjukfrånvaron:

- Erbjuder stödsamtal/utredande samtal till medarbetare via företagshälsovården efter individuell bedömning.
- Genomfört utbildning för chefer i nya arbetsmiljöföreskriften om organisatorisk och social arbetsmiljö via företagshälsovården.

6 Digitalisering

6.1 Pandemins effekt på digitalisering

Distansarbete har tagit fart under året som en konsekvens av pandemin. I princip alla möten hålls digitalt och även större evenemang som förvaltningsmöten, leverantörskonferens och interna konferenser har genomförts digitalt.

Under våren var det stora problem att nå IT-tjänster som finns på trafikförvaltningen bland annat ekonomisystem. Orsaken var förändringar i nätverket för att skapa kapacitet i vården.

Tillgång till e-signering hade till viss del underlättat distansarbetet.

6.2 Digital kompetens

Förvaltningen utvecklar ständigt arbetssätt i den projektplats som används.

Under året har tunnelsprängningar kopplats till karta vilket ger möjlighet att dagligen följa framdriften i tunneldrivningen. Status på besiktningar av fastigheter är också kopplade till karta och tillsammans ger den informationen tidig varning om det finns obesiktigade fastigheter i närheten av sprängarbeten.

Automatiserad granskning av leveranser ersätter tidigare stickprov. Automatiseringen sparar tid och höjer kvaliteten då allt material granskas.

Automatisk diarieföring från projektplatsen till Edit kunde på grund av förseningar vid uppgraderingen av Edit inte implementeras som planerat utan genomförs i början av 2021.

System för uppföljning av miljödata ersatte under året en temporär IT-lösning. Systemstödet underlättar arbetet med att mäta bland annat grundvatten genom att rapporteringen sker direkt i systemet med telefon eller I-pads i fält. Även automatisk inrapportering från vissa mätpunkter finns.

6.3 Digital tillgänglighet

Nyatunnelbanan.se är inte förenlig med nivå AA i standarden Web Content Accessibility Guidelines version 2.1. Förvaltningens ambition är att ha åtgärdat alla kända tillgänglighetsproblem senast 2021. Arbetet med att åtgärda brister har pausats sedan förvaltningen har flaggat för att byta webbplats under 2021.

7 Pågående rättsprocesser (tvister)

Förvaltningen har ett pågående ärende i förvaltningsrätten avseende överklagan av upphandling för entreprenad Sofia.

8 Ledningens åtgärder

8.1 Covid-19

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.

Ledningsgruppen genomförde 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.

För att minska smittspridningen är rekommendationen att i den mån man kan så ska arbetet förläggas på distans samt att vara observant och stanna hemma vid sjukdomssymtom. 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. Inriktningen med viss ökad närvaro på kontoren efter ledningsgruppsbeslut den 24 augusti har fortsatt under perioden. Efter nya skärpta allmänna råd från Folkhälsomyndigheten den 29 oktober minskade förvaltningen åter kontorsnärvaron under den planerade perioden för de allmänna råden, det vill säga fram till och med den 28 februari 2021. Pandemin kan komma att påverka framdriften men i nuläget går verksamheten enligt plan.

8.2 Ekonomi, tid och risk

Efter ett intensivt arbete under hösten 2019 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, att förvaltningens projekt inom Stockholmsöverenskommelsen 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 har stärkt uppföljning, styrning och återapportering genom att efter ledningsgruppen under inledningen av 2020 beslutade:

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

- Nyckeltal som underlättar en samlad styrning har implementerats.

8.3 Riskhantering

Utöver ovanstående har även riskhanteringen setts över. Målet är att skapa en större tydlighet, transparens och kontinuerlig statusrapportering inom förvaltningen men även gentemot de finansierande parterna.

9 Övrigt

10 Förväntad utveckling 2021

10.1 Framdrift

Förvaltningen är för projekten enligt Stockholmsförhandlingen i ett byggskede och under 2021 planeras start av ett ytterligare antal stora entreprenader. För tunnelbana till Älvsjö enligt Sverigeförhandlingen planerar förvaltningen under 2021 att slutföra den pågående planeringsstudien och ta fram beslutsunderlag för val av lokalisering. Därefter påbörjas projekteringen under 2022.

Förvaltningen kommer att fortsätta den inslagna vägen med en tydlig rapportering av tid, kostnad och risk internt och mot parterna. Kostnadsrisker som faller ut beroende på avvikelser från låst anläggning behöver hanteras partsgemensamt i styrelsen.

10.2 Tillkommande investeringar

Arbetet med tunnelbaneutbyggnaden kan innebära tillkommande investeringar i angränsande anläggningar. Förvaltningen arbetar aktivt med att definiera påverkan bland annat på angränsande kollektivtrafikanläggningar som inte ingår i Stockholmsförhandlingen, men som behöver omformas eller byggas ut för att kollektivtrafiksystemet ska fungera på ett bra sätt. Inom Region Stockholm har trafikförvaltningen uppdraget att driva frågan om tillkommande investeringar i samråd med förvaltning för utbyggd tunnelbana.

Förvaltningen lägger stor vikt vid att vid behov stötta samt samråda med trafikförvaltningen i deras utredningsarbete avseende tillkommande investeringar. Utredningsarbetet kring tillkommande investeringar är av stor vikt eftersom det kommer att påverka regionens långsiktiga investeringsplan.

10.3 Marknadsläge

En väsentlig omvärldsfaktor som påverkar förvaltningen är hur marknadsläget ser ut vid kommande entreprenadupphandlingar. Priset kan variera inom ett stort spann beroende på konkurrensen på marknaden vid den aktuella tidpunkten. För att skapa intresse för förvaltningens upphandlingar informeras marknaden fortlöpande om planerade upphandlingar. Det sker exempelvis genom leverantörsdagar, nyhetsbrev och webbsida med svensk och engelsk information. På webbsidan finns förvaltningens upphandlingstidplan som uppdateras löpande med information om pågående och kommande upphandlingar.

10.4 Risker

Risker i form av ändrad tillämpning av lagstiftning kan ge omfattande konsekvenser på tid och kostnad. En tydlig sådan risk är den tolkning av lagstiftningen vid klassning av entreprenadberg som görs av myndigheter. I förvaltningens masshanteringsplaner är

inriktningen att använda entreprenadberg lokalt inom bland annat närliggande exploateringsprojekt. Myndigheters klassning av entreprenadberg som avfall i stället för användbar biprodukt innebär en risk att berget behöver transporteras långa sträckor vilket ger stora konsekvenser på tid, kostnad och miljö. Förvaltningen har tagit fram åtgärder och kontrollmoment i internkontrollplan för 2021, bland annat genomföra kontinuerlig dialog och bevakning med berörda myndigheter.

En stor risk för förvaltningens projekt är att en överenskommelse om finansiering mellan parterna drar ut på tiden. Förseningarna i projekten kan uppkomma om parterna inte är överens om att genomföra vidare upphandlingar i väntan på överenskommelse om finansiering. Regeringen har i november 2020 tillsatt en förhandlingsperson, vilket efterfrågats av övriga parter sedan hösten 2019, för de uppkomna fördyrningarna av utbyggnaden av tunnelbanan i Stockholm.

11 Nämnd-/styrelsebehandling

Verksamhetsberättelsen för 2020 behandlas i trafiknämnden den 16 februari 2021.

Region Stockholm

FUT 2019-1001
RS 2020-0769

Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Bilaga 1: Sammanställning mål, risker, kontroller och åtgärder, ÅR

Innehållsförteckning

1 Läsanvisning 3
1.1 Social hållbarhet 4
1.2 Ett resultat i balans 4
1.3 Hållbar investeringsutveckling 6
1.4 Samhällsviktiga funktioner upprätthålls vid extraordinära händelser och klimatförändringar 7
1.5 Systematisk kompetensförsörjning 8
1.6 Tillgänglig och sammanhållen region 9
1.7 Kärnverksamheten ska prioriteras 13

1 Läsanvisning

Bilaga 1 ger en övergripande sammanställning av de risker, åtgärder och kontroller samt hur dessa kopplar till målen för verksamheten. I bilaga 2 redovisas en fördjupad sammanställning där även kommentarer till förändringar och avvikelser framgår. Nedan förklaras de olika nivåer som utgör bedömningen för riskernas risknivå, kontrollernas status och åtgärdernas status och riskreducerande effekt.

Risknivå

- Mycket hög (röd) - Ej acceptabla risker. Åtgärder måste finnas för att sänka risknivån så långt det är möjligt. Avvikelser måste motiveras.
- Hög (orange) - Risker tolereras enbart då åtgärder eller kontroller inte är praktiskt genomförbara eller ekonomiskt försvarbara. Risker ska i dessa fall bevakas.
- Medelhög (gul) - Risker tolereras enbart om kostnader för åtgärder och kontroller överstiger nyttan. Risker ska i dessa fall bevakas.
- Låg (grön) - Risker accepteras generellt utan åtgärd men ska bevakas. Nödvändigt att visa att de bibehålls på denna nivå.
- Mycket låg (ljusgrön) - Risker accepteras utan åtgärd.

Åtgärder

Status beskriver hur väl arbetet med åtgärder följer åtgärdsplanen.

- Streck, ej påbörjad
- Grön, enligt plan
- Gul, merparten åtgärdat men vissa delar kvarstår
- Röd, åtgärd ej enligt plan

Effekt av åtgärd beskriver hur väl de åtgärder som genomförts har haft önskad riskreducerande effekt.

- Streck, ej bedömt
- Grön, bedöms ge önskad effekt
- Gul, att uppnå önskad effekt bedöms som osäkert
- Röd, bedöms inte få önskad effekt

Kontroller

Status beskriver om kontrollen är genomförd och om det finns avvikelser.

- Streck, kontrollen ej planerade att genomföras under perioden
- Grön, kontrollen är genomförda utan avvikelser
- Gul, kontrollen är genomförd med avvikelser
- Röd, kontrollen är inte genomförd

1.1 Social hållbarhet

Risk	Kontroll	Status	Åtgärd	Status	Effekt
15657 **Namn** Oförutsedda kommunikationsinsatser	**Namn** Proaktiva åtgärder **Frekvens** Tertialvis				
			Namn Begränsa **Startdatum** 2020-01-01 **Slutdatum** 2020-12-31		**Effekt av åtgärd**

1.2 Ett resultat i balans

Risk	Kontroll	Status	Åtgärd	Status	Effekt
14173 **Namn** Bristande kostnadsstyrning	**Namn** Protokoll samordningsgrupp produktion **Frekvens** Tertialvis				
	Namn Granskning av systemhandling/bygghandling **Frekvens** Tertialvis				
			Namn Begränsa		**Effekt av**

Risk	Kontroll	Status	Åtgärd	Status	Effekt
			Startdatum 2020-01-01 **Slutdatum** 2020-12-31		**åtgärd**
14258 **Namn** Entreprenadsupphandlingar	**Namn** Upphandlingstidplan och aktiviteter **Frekvens** Tertialvis				
			Namn Begränsa **Startdatum** 2020-01-01 **Slutdatum** 2020-12-31		**Effekt av åtgärd**
14261 **Namn** Resursförsörjning	**Namn** Uppföljning **Frekvens** Tertialvis				
			Namn Begränsa **Startdatum** 2020-01-01 **Slutdatum** 2020-12-31		

Risk	Kontroll	Status	Åtgärd	Status	Effekt
14267 **Namn** Avsteg finanspolicyn 	**Namn** Kontroller **Frekvens** Tertialvis				
			Namn Begränsa **Startdatum** 2020-01-01 **Slutdatum** 2020-12-31		**Effekt av åtgärd** 
14276 **Namn** Efterlevnad administrativa rutiner 	**Namn** Stickprov **Frekvens** Tertialvis				
			Namn Begränsa **Startdatum** 2020-01-01 **Slutdatum** 2020-12-31		**Effekt av åtgärd**

1.3 Hållbar investeringsutveckling

Risk	Kontroll	Status	Åtgärd	Status	Effekt
14514 **Namn**	**Namn** Cequal-revision				

Risk	Kontroll	Status	Åtgärd	Status	Effekt
Hållbarhetsuppföljning 	**Frekvens** Tertialvis				
			Namn Begränsa **Startdatum** 2020-01-01 **Slutdatum** 2020-12-31		**Effekt av åtgärd** 

1.4 Samhällsviktiga funktioner upprätthålls vid extraordinära händelser och klimatförändringar

Risk	Kontroll	Status	Åtgärd	Status	Effekt
14299 **Namn** Olyckor och tillbud 	**Namn** Kontroll krav och rutiner **Frekvens** Kontinuerligt				
			Namn Begränsa **Startdatum** 2020-01-01 **Slutdatum** 2020-12-31		**Effekt av åtgärd** 
15655 **Namn** Krishantering	**Namn** Rutiner krishantering **Frekvens**				

Risk	Kontroll	Status	Åtgärd	Status	Effekt
	Tertialvis				
			Namn Begränsa **Startdatum** 2020-01-01 **Slutdatum** 2020-12-31		**Effekt av åtgärd** 

1.5 Systematisk kompetensförsörjning

Risk	Kontroll	Status	Åtgärd	Status	Effekt
14517 **Namn** Konsultförsörjnings-processen 	**Namn** Kontroll konsultbeställningar **Frekvens** Tertialvis				
			Namn Begränsa **Startdatum** 2020-01-01 **Slutdatum** 2020-12-31		**Effekt av åtgärd** 

1.6 Tillgänglig och sammanhållen region

Risk	Kontroll	Status	Åtgärd	Status	Effekt
14279 **Namn** Överklaganden	**Namn** Avtal **Frekvens** Tertialvis				
	Namn Kontroll granskningsskede **Frekvens** Tertialvis				
	Namn Känslighetsanalyser **Frekvens** Tertialvis				
			Namn Begränsa **Startdatum** 2020-01-01 **Slutdatum** 2020-12-31		**Effekt av åtgärd**
14284 **Namn** Tidplanering	**Namn** Stickprov **Frekvens** Tertialvis				

Risk	Kontroll	Status	Åtgärd	Status	Effekt
			Namn Begränsa **Startdatum** 2020-01-01 **Slutdatum** 2020-12-31		**Effekt av åtgärd**
14290 **Namn** Förseningar	**Namn** Kontroll möten **Frekvens** Tertialvis				
			Namn Begränsa **Startdatum** 2020-01-01 **Slutdatum** 2020-12-31		**Effekt av åtgärd**
14293 **Namn** Försenade politiska beslut	**Namn** Avstämning ärenden **Frekvens** Kontinuerligt				
			Namn Begränsa **Startdatum** 2020-01-01		**Effekt av åtgärd**

Risk	Kontroll	Status	Åtgärd	Status	Effekt
			Slutdatum 2020-12-31		
14296 **Namn** Samverkan med trafikförvaltningen gällande driftsättning och överlämning.	**Namn** Kontroll protokoll **Frekvens** Tertialvis				
			Namn Begränsa/Dela **Startdatum** 2020-01-01 **Slutdatum** 2020-12-31		**Effekt av åtgärd**
14508 **Namn** Acceptans från omgivningen	**Namn** Aktivitetskontroller **Frekvens** Tertialvis				
			Namn Begränsa **Startdatum** 2020-01-01 **Slutdatum** 2020-12-31		**Effekt av åtgärd**
14511 **Namn** Kravuppfyllnad	**Namn** Kravuppfyllnad i kravdatabasen **Frekvens**				

Risk	Kontroll	Status	Åtgärd	Status	Effekt
	Tertialvis				
			Namn Uppföljning kravdatabasen **Startdatum** 2020-01-01 **Slutdatum** 2020-12-31		**Effekt av åtgärd** 
15656 **Namn** Säkerhetskrav från TF på anläggningen. 	**Namn** Begränsa **Frekvens** Tertialvis				
			Namn Kontroll nya säkerhetskrav **Startdatum** 2020-01-01 **Slutdatum** 2020-12-31		**Effekt av åtgärd** 
15658 **Namn** Försenad markåtkomst 	**Namn** Begränsa **Frekvens** Tertialvis				
			Namn Tidplanering		**Effekt av**

Risk	Kontroll	Status	Åtgärd	Status	Effekt
			Startdatum 2020-01-01 **Slutdatum** 2020-12-31		**åtgärd**
15659 **Namn** Samverkan med trafikförvaltningen	**Namn** Kontroll planerade störningar **Frekvens** Tertialvis				
			Namn Begränsa/Dela **Startdatum** 2020-01-01 **Slutdatum** 2020-12-31		**Effekt av åtgärd**

1.7 Kärnverksamheten ska prioriteras

Risk	Kontroll	Status	Åtgärd	Status	Effekt
14302 **Namn** Informationssäkerhet	**Namn** Implementering av ledningssystem för informationssäkerhet **Frekvens** Tertialvis				
			Namn Begränsa **Startdatum**		**Effekt av åtgärd**

Risk	Kontroll Status	Åtgärd Status Effekt
		2020-01-01 **Slutdatum** 2020-12-31

Region Stockholm

FUT 2019-1001
RS 2020-0769

Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Bilaga 2: Fördjupad sammanställning av mål, risker, kontroller och åtgärder, ÅR

Innehållsförteckning

1 Läsanvisning 3
1.1 Social hållbarhet 4
1.2 Ett resultat i balans 5
1.3 Hållbar investeringsutveckling 11
1.4 Samhällsviktiga funktioner upprätthålls vid extraordinära händelser och klimatförändringar 13
1.5 Systematisk kompetensförsörjning 16
1.6 Tillgänglig och sammanhållen region 17
1.7 Kärnverksamheten ska prioriteras 30

1 Läsanvisning

Bilaga 2 ger en fördjupad sammanställning av de risker, åtgärder och kontroller samt hur dessa kopplar till målen för verksamheten. I bilaga 1 redovisas en övergripande sammanställning. Nedan förklaras de olika nivåer som utgör bedömningen för riskernas risknivå, kontrollernas status och åtgärdernas status och riskreducerande effekt.

Risknivå

- Mycket hög (röd) - Ej acceptabla risker. Åtgärder måste finnas för att sänka risknivån så långt det är möjligt. Avvikelser måste motiveras.
- Hög (orange) - Risker tolereras enbart då åtgärder eller kontroller inte är praktiskt genomförbara eller ekonomiskt försvarbara. Risker ska i dessa fall bevakas.
- Medelhög (gul) - Risker tolereras enbart om kostnader för åtgärder och kontroller överstiger nyttan. Risker ska i dessa fall bevakas.
- Låg (grön) - Risker accepteras generellt utan åtgärd men ska bevakas. Nödvändigt att visa att de bibehålls på denna nivå.
- Mycket låg (ljusgrön) - Risker accepteras utan åtgärd.

Åtgärder

Status beskriver hur väl arbetet med åtgärder följer åtgärdsplanen.

- Streck, ej påbörjad
- Grön, enligt plan
- Gul, merparten åtgärdat men vissa delar kvarstår
- Röd, åtgärd ej enligt plan

Effekt av åtgärd beskriver hur väl de åtgärder som genomförts har haft önskad riskreducerande effekt.

- Streck, ej bedömt
- Grön, bedöms ge önskad effekt
- Gul, att uppnå önskad effekt bedöms som osäkert
- Rött, bedöms inte få önskad effekt

Kontroller

Status beskriver om kontrollen är genomförd och om det finns avvikelser.

- Streck, kontrollen ej planerade att genomföras under perioden
- Grön, kontrollen är genomförda utan avvikelser
- Gul, kontrollen är genomförd med avvikelser
- Röd, kontrollen är inte genomförd

1.1 Social hållbarhet

1.1.1 Oförutsedda kommunikationsinsatser

15657

Riskvärde
6

Sannolikhet
3

Konsekvens
2

Riskbeskrivning
Kommunikation av ändrade förutsättningar, byggande utanför fastställd järnvägsplan samt ändrade tidplaner medför kommunikativa risker. Oförutsedda händelser till exempel arbetsplatsolyckor skapar kommunikativa risker.

Konsekvens
Skadat förtroende, minskad acceptans från omgivningen.

Risksamordnare
Pia Parkå

Kommentar

Risken kvarstår oförändrad och hanteras med åtgärder för att minimera att risken faller ut.

Kontrollmoment	Status
Namn Proaktiva åtgärder **Frekvens** Tertialvis **Beskrivning** Har proaktiva åtgärder genomförts vid större avvikelser. Finns stöd och underlag framtagna. ***Kommentar*** Kommunikationsdelar med checklista finns framtaget i krishanteringsplanen. Varje projekt har en kommunikatör som medverkar aktivt och proaktivt för att snabbt kunna sättas in vid avvikelser. FUT har en krishanteringsplan som aktiveras vid kriser. Under våren genomfördes en krisövning där krishanteringsrutinerna prövades. En krisövning planeras inom avdelning söder under hösten.	

Åtgärd				
Namn	**Startdatum**	**Slutdatum**	**Status**	**Effekt av åtgärd**
Begränsa	2020-01-01	2020-12-31		

Kontrollmoment	Status

Åtgärdsbeskrivning
Kommunikativa aspekter ska beaktas vid beslut om avvikelser. Proaktiv mediehantering när det är möjligt och lämpligt. Stöd och underlag för att möjliggöra en proaktiv mediehantering ska vara framtagna. Krishanteringsrutiner är väl inarbetade.

Kommentar

Inga avvikelser. Arenastadens järnvägsplan har vunnit laga kraft, Depås miljödom har vunnit laga kraft och Depås järnvägsplan är skickad till Trafikverket för fastställelse (vilket minskar/eliminerar dessa risker).

1.2 Ett resultat i balans

1.2.1 Bristande kostnadsstyrning

14173

Riskvärde
12

Riskbeskrivning
Bristande kostnadsstyrning och kostnadsmedvetenhet vid planering /projektering och produktion.

Risksamordnare
Pia Parkå

Sannolikhet
3

Konsekvens
Planerar för en för dyr teknisk lösning alternativt en för robust anläggning vilket kan medföra omtag vilket leder till kostnadsfördyringar och tidsförskjutning.

Konsekvens
4

Kommentar

Risken kvarstår oförändrad och hanteras med åtgärder för att minimera att risken faller ut.

Kontrollmoment	Status

Namn
Protokoll samordningsgrupp produktion

Frekvens
Tertialvis

Beskrivning
Kontrollera protokoll från samordningsgrupp produktion och projektering samt styrgrupp POP.

Kommentar

Kontrollmoment	Status

Samordningsgrupperna omgjorda från årsskiftet 2018/2019. Uppdelade i tekniska sakområden i stället för i faserna projektering och produktion vilket syftar till en tydligare koppling mellan projekterad anläggning och kostnader.

Namn
Granskning av systemhandling/bygghandling

Frekvens
Tertialvis

Beskrivning
Granskning av systemhandling/bygghandling att tillräcklig kostnadsmedvetenhet ingår.

Kommentar

Avd Norr:
Aktivt arbete sker med projekterings- och produktionskalkyler. Kontinuerlig kommunikation med projektörerna och entreprenörerna. Ett aktivt arbete med att förbättra styrningen av projekteringsarbetet tillsammans med projektören sker. Avdelningshandbok för avd Norr är framtagen och implementerad för bland annat projektstyrning och samordning. Mallar för förfrågningsunderlag och anbudsutvärdering har gåtts igenom. Kontrakterat senior expert på upphandling för granskning av förfrågningsunderlag (gäller på förvaltningsnivå). Avd Söder: Löpande granskning av system- och bygghandlingar sker bland annat från ett kostnadsperspektiv. Aktivt arbete sker med projekterings- och produktionskalkyler. Kontinuerlig kommunikation med projektörerna och entreprenörerna. Ett aktivt arbete med att förbättra styrningen av projekteringsarbetet tillsammans med projektören sker. Arbetet med att implementera och uppdatera avdelningshandboken har pågått under året. Fokus har bland annat varit på arbetssätt för projektstyrning, styrning av projekteringen och samordning. Detta arbete kommer att fortsätta under 2021.

Åtgärd

Namn	Startdatum	Slutdatum	Status	Effekt av åtgärd
Begränsa	2020-01-01	2020-12-31		

Åtgärd

Åtgärdsbeskrivning
Styrning via samordningsgrupp produktion och projektering samt styrgrupp PoP.
Kontinuerlig styrning och kommunikation avseende kostnadsstyrning med projektör.

Kommentar

Ingen avvikelse.

1.2.2 Entreprenadsupphandlingar

14258

Riskvärde
12

Sannolikhet
3

Konsekvens
4

Riskbeskrivning
Risk att det inte finns tillräckligt många anbud för entreprenörsupphandling pga. konkurrens från andra stora investeringsprojekt samt att förvaltningens egna projekt konkurrerar med varandra på leverantörsmarknaden.

Konsekvens
Otillräckligt antal anbud leder till förseningar, dyra anbud och kostnadsökningar.

Risksamordnare
Pia Parkå

Kommentar

Risken kvarstår oförändrad och hanteras med åtgärder för att minimera att risken faller ut.

Kontrollmoment | **Status**

Namn
Upphandlingstidplan och aktiviteter

Frekvens
Tertialvis

Beskrivning
Uppdaterad upphandlingstidplan framtagen för förvaltningen. Kontroll att planerade aktiviteter har genomförts under perioden (Marknadsföringsaktiviteter, nyhetsbrevbrev, möten med entreprenörer osv).

Kommentar
Upphandlingstidplan uppdateras ungefär varannan månad. Sista uppdatering för 2020 gjordes i december. Information till marknaden görs via nyhetsbrev och inlägg

Kontrollmoment	Status
på LinkedIn i samband med uppdatering på web.	

Åtgärd

Namn	Startdatum	Slutdatum	Status	Effekt av åtgärd
Begränsa	2020-01-01	2020-12-31		

Åtgärdsbeskrivning
Visa upphandlingstidplan för kommande upphandlingar på FUT:s hemsida. Marknadsföring av kommande upphandlingar samt kvartalsvisa nyhetsbrev till leverantörer. Utöver detta planeras texter i branschtidningar, möten med förlorande entreprenörer och kontinerlig uppdatering av omvärldsanalys.

Kommentar
Ingen avvikelse.

1.2.3 Resursförsörjning

14261

Riskvärde
12

Sannolikhet
3

Konsekvens
4

Riskbeskrivning
Svårigheter att rekrytera erfarna medarbetare.
Bristande resurssättning påverkar arbetsmiljö, projekten och tidplanen.

Konsekvens
Arbetsmiljöproblem i form av för hög arbetsbelastning och stress. Ökade kostnader, Förseningar, kvalitetsbrister i arbetet. Otydlig rollfördelning och hög personalomsättning

Risksamordnare
Pia Parkå

Kommentar

Risken kvarstår oförändrad och hanteras med åtgärder för att minimera att risken faller ut.

Kontrollmoment	Status
Namn Uppföljning **Frekvens** Tertialvis	

Kontrollmoment	Status

Beskrivning
Utpekat ansvar i respektive projekt. Uppföljning utvecklingssamtal via medarbetarundersökning. Uppföljning av plan strategiskt område bemanning.

Kommentar
Förkortad medarbetarenkät utfördes under hösten och mätvärdet för attraktiv arbetsgivare har ökat. Roller och ansvar tas upp i medarbetarsamtalet samt rollbeskrivningar tas fram och diskuteras vid anställning samt löpande under anställning.

Åtgärd

Namn	Startdatum	Slutdatum	Status
Begränsa	2020-01-01	2020-12-31	

Åtgärdsbeskrivning
Bemanningsplan, utvecklingssamtal, medarbetarbarometer. Plan strategiskt område bemanning. Rekryteringsaktiviteter för att locka till sig resurser att anställa, hyra in, samt att locka studenter.

Kommentar

1.2.4 Avsteg finanspolicyn

	Riskvärde	Riskbeskrivning	
14267	9	Avsteg från finanspolicyn avseende t.ex. förskottsbetalning, utländsk valuta.	**Risksamordnare**
	Sannolikhet	**Konsekvens**	Pia Parkå
	3	Bryter mot landstingets finanspolicy, revisionsanmärkningar, ökade kostnader beroende på felaktiga avtal.	
	Konsekvens		
	3		

Kommentar

Risken kvarstår oförändrad och hanteras med åtgärder för att minimera att risken faller ut.

Kontrollmoment	Status
Namn Kontroller	

Frekvens
Tertialvis

Beskrivning
Kontroll redovisningssystemet avseende utländsk valuta och förutbetalda kostnader. Kontroll genomförd e-utbildning.

Kommentar
Redovisningsprinciper och process för hantering av förskott och innehållna medel finns. FUT har ett par avtal i utländsk valuta samt har haft ett fåtal fakturor i utländsk valuta där beloppen varit för små för att valutasäkra. Hanteringen har stämts av med Internfinans. Påminnelse om hantering av förskott och utländsk valuta sker kontinuerligt inom förvaltningens ekonominätverk. Hänvisning till finanspolicyn och hantering av förskott och utländsk valuta sker i förfrågningsunderlagen till upphandlingarna. FUT har beslutat att samtliga chefer samt medarbetare som arbetar med ekonomi ska genomgå e-utbildning i finansiella risker. Påminnelse har skickas till medarbetare att genomgå utbildning under hösten.

Åtgärd

Namn	Startdatum	Slutdatum	Status	Effekt av åtgärd
Begränsa	2020-01-01	2020-12-31		

Åtgärdsbeskrivning
Information om finanspolicyn. Löpande dialog med Internfinans inom landstinget. Tydlig struktur kring hantering av t.ex. förskott, utlandsbetalning.
All personal som är berörd ska genomföra E-utbildning (enligt krav LG-beslut).

Kommentar
Ingen avvikelse.

1.2.5 Efterlevnad administrativa rutiner

14276

Riskvärde
16

Sannolikhet
4

Konsekvens
4

Riskbeskrivning
Beslut tas utanför mandat, felaktiga fakturor attesteras, leverantörer upphandlas utanför avtal, handlingar blir inte diarieförda, felaktigt konterade fakturor.

Konsekvens
Skadat förtroende, kostnadsökningar, skadeståndsanspråk, brott mot offentlighets - och sekretesslag. Ofullständig dokumentation vid överlämning.

Risksamordnare
Pia Parkå

Kommentar

Risken kvarstår oförändrad och hanteras med åtgärder för att minimera att risken faller ut.

Kontrollmoment	Status
Namn Stickprov **Frekvens** Tertialvis **Beskrivning** Stickprov konsultfakturering, representationsfakturor, att leverantörer är upphandlade, verkställighetsbeslut, diarieföring. Stickprov drift/investering. ***Kommentar*** Stickprov av attester enligt delegationsordning som genomförts 2020 visar avvikelser för koncernintern fakturering. Avvikelserna bedöms inte vara hänförliga till fel och därmed kan resultatet accepteras.	

Åtgärd				
Namn	**Startdatum**	**Slutdatum**	**Status**	**Effekt av åtgärd**
Begränsa	2020-01-01	2020-12-31		
Åtgärdsbeskrivning Styrande dokument och ledningssystem. Informationsspridning.				
Kommentar Rutin implementerad, dock behövs en mer omfattande informationsinsats intern på förvaltningen.				

1.3 Hållbar investeringsutveckling

1.3.1 Hållbarhetsuppföljning

	Riskvärde	**Riskbeskrivning**	
14514	6	Bristande uppföljning av förvaltningens hållbarhetsarbete pga. resursbrist eller nödvändiga prioriteringar.	**Risksamordnare**
	Sannolikhet	**Konsekvens**	Pia Parkå
	2		
	Konsekvens		

	3	Försämrat anseende, försämrat hållbarhetsarbete. Risk för brott mot lagar och bestämmelser.

Kommentar

Risken kvarstår oförändrad och hanteras med åtgärder för att minimera att risken faller ut.

Kontrollmoment	Status
Namn Cequal-revision	

Frekvens
Tertialvis

Beskrivning
Ceequal-revision. Intern hållbarhetsrevision.Utpekat ansvar i respektive projekt.

Kommentar

Avd. Planering: Upphandlingsenheten arbetar med att samordna texter i AF-delar (allmänna föreskrifter).

Under året har de första verifieringarna av CEEQUAL arbetet utförts av certifieringsorganisationen, BRE. Detta genomfördes på både projekteringen samt arbetstunnlarna för Tunnelbana till Barkarby. Betyget blev Excellent för alla verifieringarna, (78,2 % för projekteringen, 81.9 för arbetstunneln i Veddesta samt 81,4 för arbetstunneln Robothöjden Landningsbanan), vilket överträffar det uppsatta målet. Förberedelser pågår för att utföra verifiering av projekteringsarbetet för Tunnelbanan till Arenastaden och Tunnelbanan till Nacka och Söderort, vilka planeras till början av 2021. Det pågår även planering för revidering av entreprenadernas utförande i byggskedet. Indikationer från förberedelser och, årets revisionsresultat tillsammans med tidigare genomförda interna prognoser av förvaltningens CEEQUAL-assessorer av projekteringen visar på att förvaltningen är på god väg mot att uppfylla det övergripande hållbarhetsmålet om att minst uppfylla nivån Very Good (60%) för samtliga projekt.

Avd.Norr: Inom Ceequal har beslutsunderlag tagits fram för att optimera arbetssättet i samråd med certifieringsorganet. Tillsammans med dem har även ett skräddarsytt förslag för certifiering tagits fram och beslutats av ledningen. Tydligheten inom organisationen har ökat i och med optimeringsarbetet för att säkerställa att vi prioriterar arbete där det gör mest nytta för ekonomin och miljön.
Avd Norr har genomfört 1 revision under hösten och två planerade revisioner har fått skjutas upp till 2021 på grund av Corona.
Inom avdelning Norr har de flesta rollbeskrivningarna tagits fram för att tydliggöra ansvarsfördelning och befogenheter inom avdelningen. Detta beskrivs i Avdelningshandboken tillsammans med rutiner för hållbarhet.
Delprojekt Barkarby har fått betyget "Very good" av Ceequal, samt vann utmärkelsen "Green building awards" för sitt hållbarhetsarbete i planerings- och prjekteringsskedet

Avd. Söder: Inom avdelning Söder har arbete pågått med att ta fram rollbeskrivningar för hållbarhetsfunktioner för att tydliggöra ansvarsfördelning och

Kontrollmoment	Status
befogenheter inom avdelningen. Arbete har även pågått med att ta fram arbetssätt för hållbarhet som bilaga till avdelningshandboken, även denna tydliggör ansvarsfördelning samt hur arbetet med hållbarhetsfrågor ska ske inom Söder. Hållbarhetsarbetet följs upp på hållbarhetsavstämningar med projekterande konsult, på interna projektmöten inom avdelningen samt genom ronder, möten och kontrollplan hållbarhet i entreprenadskede.	

Åtgärd

Namn	Startdatum	Slutdatum	Status	Effekt av åtgärd
Begränsa	2020-01-01	2020-12-31		

Åtgärdsbeskrivning
Planerad uppföljning/delcertifiering av projektens Ceequalarbete . Proaktivt arbete gentemot generalkonsulter samt entreprenörer.

Kommentar

Ingen avvikelse.

1.4 Samhällsviktiga funktioner upprätthålls vid extraordinära händelser och klimatförändringar

1.4.1 Olyckor och tillbud

14299

Riskvärde
15

Riskbeskrivning
Allvarlig arbetsplatsolycka eller olycka med påverkan på tredje man.

Risksamordnare
Pia Parkå

Sannolikhet
3

Konsekvens
Personskada, försämrat anseende.

Konsekvens
5

Kommentar

Risken kvarstår oförändrad och hanteras med åtgärder för att minimera att risken faller ut.

Kontrollmoment	Status

Namn
Kontroll krav och rutiner

Frekvens
Kontinuerligt

Beskrivning
Medverka som observatör vid entreprenörens skyddsronder. Kontroll att krav och rutiner finns i förfrågningsunderlag vid upphandling.Alla tillbud och olyckor som inträffat har rapporterats i Webforum.

Kommentar

Avd.Planering: Arbetsmiljöstrateg och avdelning planering har under året tagit fram och fastställt nya mallar för Arbetsmiljöplaner för entreprenadupphandlingarna samt ensat kravställningen kring arbetsmiljö för att få till ett enhetligt och effektivt arbetssätt inom förvaltningens projekt i byggskedet med arbetsmiljöfrågor. För att kunna genomföra mer detaljerade uppföljningar på hur arbetet med arbetsmiljö genomförs under utbyggnaden så har ärendehanteringssystemet förbättrats med bla bättre spårning och möjligheter till statistiska undersökningar. Personalrotation under året för arbetsmiljöstrateg har försvårat den kontinuerliga kontakten och stöttning för projekten inom arbetsmiljö. Vid slutet av 2020 hade ny arbetsmiljöstrateg för förvaltningen kommit igång ordentligt igen. Under 2020 inträffade förvaltningens första allvarliga arbetsolycka enligt arbetsmiljöverkets definition. I samband med ett markarbete tappade en yrkesarbetare balansen och ramlade så att benet bröts av vilket krävde operation. Förvaltningens mål att inga allvarliga arbetsmiljöolyckor ska inträffa, kan därför inte uppnås för år 2020.

Avdelning Norr: Arbetsmiljöarbetet sker enligt framtagna och fastställda arbetsmiljömål och aktiviteter på avdelningarna.
Regelbundet deltagande sker på entreprenörens skyddsronder på arbetsplatserna för de pågående entreprenader.
Avd chef tillsammans med ansvarig proj chef på Norr deltar varje tertial på entreprenörens skyddsronder med fokus på arbetsmiljö.
Vid varje upphandling med förhandlat förfarande redogör entreprenören för sin planering för arbetsmiljö för den entreprenad det lämnats anbud på.
Samtliga inträffade olyckor (icke allvarliga) och tillbud har rapporterats på gemensam IT-plattform (WebForum) och följts upp. En allvarlig olycka och två allvarliga tillbud har inträffat.
Utmaning att göra skyddsronder på grund av Corona.
Avd. Söder:
Inom avdelningen sker arbetsmiljöarbete enligt fastställt arbetssätt för arbetsmiljöstyrning samt avdelningens arbetsmiljömål. Lagefterlevnadskontroller har genomförts i syfte att kontrollera om gällande krav för byggarbetsmiljöarbetet i projekten uppfylls genom befintligt arbetssätt och rutiner, samt göra en bedömning om huruvida FUT uppfyller sitt byggherreansvar.
Samtliga upphandlingar innehåller krav kring arbetsmiljö. Underlag för entreprenörens självskattning och initial arbetsmiljörevision är fastställt och används för kontroll och uppföljning av entreprenörens arbetsmiljöarbete.
Byggledare samt arbetsmiljösamordnare/- handläggare deltar regelbundet på entreprenörens skyddsronder och har möjlighet att direkt påtala ev. avvikelse.
Samtliga tillbud och olyckor rapporteras i WebForum och följs upp. Inga allvarliga olyckor dock två allvarliga tillbud har inträffat.

Kontrollmoment	Status

Åtgärd

Namn	Startdatum	Slutdatum	Status	Effekt av åtgärd
Begränsa	2020-01-01	2020-12-31		

Åtgärdsbeskrivning
Allvarliga tillbud och olyckor ska utredas för att hitta rätt hanteringsstrategi. Teknisk beskrivning: Krav på tillfälliga installationer.Medverka på skyddsronder. Utbildning: Arbetsmiljö - FUT:s arbetsmiljöstrategi (byggherrens arbetsmiljöansvar och byggarbetmiljösamordnare BAS-P/U). Tillbuds- och olycksrapporteringssystem

Kommentar

Inga avvikelser avseende kontroll och åtgärd, dessvärre har olycka och tillbud inträffat. Bedömningen är fortfarande att åtgärder och kontroller är effektiva och fortsättningsvis under 2021 är det fokus på förebyggande arbete för att minimera riskutfallet.

1.4.2 Krishantering

15655

Riskvärde	Riskbeskrivning	Risksamordnare
8	Oförutsedda extraordinära händelser.	Pia Parkå
Sannolikhet	**Konsekvens**	
2	Produktionsstopp, förseningar, fördyrningar skadat förtroende.	
Konsekvens		
4		

Kommentar

Risken kvarstår oförändrad och hanteras med åtgärder för att minimera att risken faller ut.

Kontrollmoment	Status
Namn Rutiner krishantering	

Frekvens
Tertialvis

Kontrollmoment	Status

Beskrivning
Finns rutiner för krishantering på plats. Kontroll att information om krishantering finns publicerad, är uppdaterad samt spridd inom förvaltningen.

Kommentar

Krishanteringsplan fastställd. Förvaltningen har en etablerad krisledningsfunktion med processer och rutiner implementerade utifrån tidigare projektfaser och organisation och publicerad. Krisledningsfunktionen är implementerad men vid behov uppdateras processer och rutiner.

Åtgärd

Namn	Startdatum	Slutdatum	Status	Effekt av åtgärd
Begränsa	2020-01-01	2020-12-31		

Åtgärdsbeskrivning
Fastställa krishanteringsplan.

Kommentar

Med anledning av Corona-pandemin har inte övningar skett fullt ut som planerat, dock har en krisövning genomförts.

1.5 Systematisk kompetensförsörjning

1.5.1 Konsultförsörjnings-processen

14517

Riskvärde
4

Riskbeskrivning
Bristande efterlevnad och uppföljning av behovsanalys och anbudsutvärdering vid konsultanvändning.

Risksamordnare
Pia Parkå

Sannolikhet
2

Konsekvens
Risk för jäv.

Konsekvens
2

Risk att utvärdering och avropsbeslut, ur upphandlingslagstiftningens perspektiv, inte sker enligt förutsättningarna för upplägget med konsultmäklare såsom det har tolkats av TF i samband med utformningen av upplägget.

Kommentar

Risken kvarstår oförändrad och hanteras med åtgärder för att minimera att risken faller ut.

Kontrollmoment	Status

Namn
Kontroll konsultbeställningar

Frekvens
Tertialvis

Beskrivning
Kontroll att konsultbeställningar/särskild prövnings blankett finns beskrivna i register för konsultavrop och att kravmatris och utvärdering finns sparat. Kontroll dokumentation konsultavrop.

Kommentar

Rutin för konsultbeställningar finns framtagen och har implementerats. Förvaltningen har förstärkt upphandlingsenheten med en avtalscontroller som ser över ytterligare implementeringsåtgärder.

Åtgärd

Namn	Startdatum	Slutdatum	Status	Effekt av åtgärd
Begränsa	2020-01-01	2020-12-31		

Åtgärdsbeskrivning
Riktlinjer och mallar. Implementera rutiner för konsultavrop och tillhörande dokumentation.

Kommentar

Ingen avvikelse.

1.6 Tillgänglig och sammanhållen region

1.6.1 Överklaganden

14279

Riskvärde
16

Sannolikhet
4

Konsekvens

Riskbeskrivning
Överklagan av markåkomstprocesser, järnvägsplaner, miljödom, detaljplaner respektive bygglov.

Konsekvens
Alla överklaganden måste behandlas av myndigheter och tar därmed resurser och påverkar sannolikt tidplanen för ärendet samt kan riskera påbörjad upphandling.

Risksamordnare
Pia Parkå



4

En konsekvens är att organisationen med inhyrda resurser blir för stor under överklagandeperioden vilket kostar pengar och kan innebära förlust av kompetens.

Kommentar

Risken kvarstår oförändrad och hanteras med åtgärder för att minimera att risken faller ut.

Kontrollmoment	Status
Namn Avtal **Frekvens** Tertialvis **Beskrivning** Slutna avtal med viktiga parter. ***Kommentar*** Avtal skrivs med berörda parter. Miljödom har erhållits för Depå. Depå har skickat Järnvägsplan till Trafikverket för fastställelse. Beräknas fastställas till sommaren (2021). Järnvägsplan för Arenastaden vann laga kraft i december. Flera viktiga detaljplaner har fastställts. För avdelning Söder vann järnvägsplanen laga kraft under 2019. Miljödomen under sommaren 2020. Avtalsförhandlingar är initierade och i vissa fall avslutade med kritiska intressenter (ex kommuner och Trafikverket). Just nu pågår markförrättningar med berörda bostadsrättsföreningar och andra markägare i anslutning till projektets arbetstunnlar. Expertstöd vid framtagande av underlag för lantmäteriförrättningar minimerar risken för formaliafel och därmed överklaganden.	
Namn Kontroll granskningsskede **Frekvens** Tertialvis **Beskrivning** Kontroll inför granskningsskedet av järnvägsplanen att projekten har uppfyllt kraven för upprättande av järnvägsplan enligt FUT:s anvisning. ***Kommentar*** Granskning av projekterade handlingar är utförd för de projekteringshandlingar som är färdigställda, dock återstår projektering och därmed även granskning av handlingar. I de underlag som har granskats har avvikelser mot järnvägsplanen upptäckts.	

Kontrollmoment	Status
Namn Känslighetsanalyser **Frekvens** Tertialvis **Beskrivning** Är känslighetsanalyser upprättade per projekt. ***Kommentar*** Avdelning Norr har kontinuerlig bevakning och analys av bl.a överklaganden i samband med riskarbete.	

Åtgärd

Namn	Startdatum	Slutdatum	Status	Effekt av åtgärd
Begränsa	2020-01-01	2020-12-31		

Åtgärdsbeskrivning
Teckna tidiga avtal med viktiga parter. Tydlig dialog gentemot intressenter i järnvägsplanens granskningsskede. Följa alla formaliakrav/anvisningar vid upprättande av handlingar och vid granskning. Upprätta känslighetsanalyser projektvis i syfte att hantera eventuella scenarier vid överklaganden.
Planera för hur personal/konsultsituationen hanteras vid ett överklagande.

Kommentar

Merparten åtgärdat - delar av projektering kvarstår och med det ny granskning. I de underlag som har granskats har avvikelser mot järnvägsplanen upptäckts och kommer hanteras.

1.6.2 Tidplanering

14284

Riskvärde
9

Riskbeskrivning
Bristande tidplanering i förhållande till Stockholmsöverenskommelsen.

Risksamordnare
Pia Parkå

Sannolikhet
3

Konsekvens
Svårt att följa upp aktuellt läge och eventuella förseningar i projekten samt eventuellt fördyringar.

Konsekvens
3

Kommentar

Risken kvarstår oförändrad och hanteras med åtgärder för att minimera att risken faller ut.

Kontrollmoment	Status
Namn Stickprov **Frekvens** Tertialvis **Beskrivning** Stickprov görs kontinuerligt och större uppföljning per halvår. Granskning av produktionstidplaner. Granskning av projekteringstidplaner. ***Kommentar*** Avdelning Norrs granskning av produktions- och projekteringstidplaner görs kontinuerligt. Tidplaner diskuteras och följs upp månadsvis på statusmöten mellan projektchefer och avdelningschef vidare till förvaltningschef i den månadsvisa statusrapporteringen. Risk finns dock att dessa tidplaner inte håller eftersom överklaganden har skett. Avdelningen genomför analys av tidplaneringsprocessen för projektens framdrift. Ny uppdaterad rutin tidplanearbete har tagits fram och finns beskrivet i styrande dokument. För avdelning Söder fungerar arbetet med produktions- och projekteringstidplaner bra och motsvarande arbete för bygg, installation och BEST håller på att tas fram. Tidplaner diskuteras och följs upp månadsvis på statusmöten mellan projektchefer och avdelningschef vidare till förvaltningschef i den månadsvisa statusrapporteringen. Uppföljning av tidplanen görs även i avdelningens ledningsgrupp. Process för tidplanering och ändringshantering tider inom avdelning Söder har tagits fram.	

Åtgärd				
Namn	**Startdatum**	**Slutdatum**	**Status**	**Effekt av åtgärd**
Begränsa	2020-01-01	2020-12-31		

Åtgärdsbeskrivning
Tidplaner hålls aktuella och fastställs två gånger per år. Användande av Processbeskrivning tidplanering.

Kommentar
Ingen avvikelse.

1.6.3 Förseningar

	Riskvärde	Riskbeskrivning	
14290	12	Försenad planläggnings- och tillståndsprocess på grund av beroenden mellan parter och intressenters processer.	**Risksamordnare**



Sannolikhet
4
Konsekvens
3

Konsekvens
Förseningar av byggstart, fördyring.

Pia Parkå

Kommentar

Risken kvarstår oförändrad och hanteras med åtgärder för att minimera att risken faller ut.

Kontrollmoment	Status
Namn Kontroll möten **Frekvens** Tertialvis **Beskrivning** Kontrollera att planerade möten och mötesserier har genomförts. ***Kommentar*** Förvaltningen har löpande kontakt med Trafikverkets Planprövning för att informera om skattad tidplan för inlämning av järnvägsplan. För avdelning Norr sker en aktiv dialog med kommunerna/parterna sker löpande och deltar löpande i planerade mötesserier. Genomförandeavtal med Trafikverket är tecknade avseende hantering av korsningspunkter med Trafikverkets anläggningar. Järnvägsplan Arenastaden är överklagad vilket orsakar förseningar. Avdelning Söder håller kontinuerligt samverkansmöten med kommunerna och Trafikverket. Erforderliga avtal finns med Trafikverket.	

Åtgärd				
Namn	**Startdatum**	**Slutdatum**	**Status**	**Effekt av åtgärd**
Begränsa	2020-01-01	2020-12-31		

Åtgärdsbeskrivning
Driva planläggningsmöten med kommunerna gällande sakfrågor, tider och risker. Förankra centrala frågor för planläggning med kommunerna. Förankra centrala frågor med länsstyrelsen, mark- och miljödomstolen och Trafikverkets planprövning.

Kommentar

Kontrollmoment	Status
Ingen avvikelse.	

1.6.4 Försenade politiska beslut

	Riskvärde	Riskbeskrivning	
14293	6	För sent framtagna underlag försvårar politisk beredning och kan försena politiska beslutstidpunkter.	**Risksamordnare**
	Sannolikhet	**Konsekvens**	Pia Parkå
	2	Förseningar i tidplanen.	
	Konsekvens		
	3		

Kommentar

Risken kvarstår oförändrad och hanteras med åtgärder för att minimera att risken faller ut.

Kontrollmoment	Status
Namn Avstämning ärenden	
Frekvens Kontinuerligt	
Beskrivning Avstämning av ärenden i TN mot arbetsplan.	
Kommentar Ny juridikenhet är inrättad och roller och ansvar implementeras. Rutiner och tidplan för nämndärenden finns framtagna.	

Åtgärd

Namn	Startdatum	Slutdatum	Status	Effekt av åtgärd
Begränsa	2020-01-01	2020-12-31		

Åtgärdsbeskrivning
Kontinuerlig uppföljning av arbetsplan i ledningsgruppen. Förstärkt implementering av process för ärendehantering..

Kontrollmoment	Status

Kommentar

Mappstruktur finns framtaget i Webforum, dialog med ansvariga inför inlämning sker samt med tidplan avstämd för bland annat ekonomiärenden. Arbetsplanen används därför inte framöver.

1.6.5 Samverkan med trafikförvaltningen gällande driftsättning och överlämning.

	Riskvärde	Riskbeskrivning	
14296	16	Otydligt ansvar kring driftsättning och överlämning mot trafikförvaltningen.	**Risksamordnare**
	Sannolikhet	**Konsekvens**	Pia Parkå
	4	Förseningar och kostnadsökningar vid överlämning till TF. Skadat förtroende.	
	Konsekvens		
	4		

Kommentar

Risken kvarstår oförändrad och hanteras med åtgärder för att minimera att risken faller ut.

Kontrollmoment	Status

Namn
Kontroll protokoll

Frekvens
Tertialvis

Beskrivning

Kontrollera att deltagande sker aktivt i berörda möten. Kontroll gränsdragningslista.

Kommentar

Protokoll finns på beslutspunkter. Vid varje samordnande ledningsgruppsmöte sker en avstämning av tidskritiska gränsdragningsfrågor (styrtidplan). I övrigt hanteras gränsdragningsfrågor i linjen eller vi d behov i beredningsgruppen. Samarbetsprojekt mellan FUT och TF vad gäller testning, provning och överlämning är etablerat.

Utb har gjort omorganistation och FUT och TF har bildat samordningsgrupper för att kunna genomföra bättre överlämningar. Ett dokument för överlämning har tagits fram och kommer inom kort att gå ut på remiss.

Kontrollmoment	Status

Åtgärd

Namn	Startdatum	Slutdatum	Status	Effekt av åtgärd
Begränsa/Dela	2020-01-01	2020-12-31		

Åtgärdsbeskrivning
Strukturerat arbete i samordnande ledningsgrupp för FUT/TF. Aktivt samarbete mellan FUT och Program utbyggd tunnelbana och bytespunkter (UTB). Aktivt deltagande i samordningsgrupp överlämning. Progress i framtagen gränsdragningslista. Arbete med gränsdragningslistan som med gemensamma beröringspunkter mellan förvaltningarna. Aktivt deltagande i temamöte överlämning.

Kommentar

Ingen avvikelse.

1.6.6 Acceptans från omgivningen

14508

Riskvärde	Riskbeskrivning	Risksamordnare
9	Bristande acceptans från omgivningen för planerade störningar i samhället.	Pia Parkå
Sannolikhet	**Konsekvens**	
3	Sänkt förtroende hos berörda. Negativ medial uppmärksamhet Klagomål och skadeståndskrav	
Konsekvens	Förseningar/fördyring	
3		

Kommentar

Risken kvarstår oförändrad och hanteras med åtgärder för att minimera att risken faller ut.

Kontrollmoment	Status

Namn
Aktivitetskontroller

Frekvens
Tertialvis

Kontrollmoment	Status

Beskrivning
Klagomål och ärenden från Kundtjänst. Attitydundersökning - årligen.

Kommentar

Förvaltningen arbetar aktivt med omgivningspåverkan för att närområdena ska känna sig omhändertagna vid störningar. I enlighet med projektens kommunikationsplaner arbetas det aktivt med närkommunikation. Nära samverkan med kundtjänst för återkoppling och åtgärder. Attitydmätning av närområdet med årlig uppföljning (från 2021 löpande mätningar och kvartalsvis uppföljning). Samverkan med omgivningspåverkan, Fastighet, kommunikation samt kundtjänst för återkoppling och åtgärder. Med anledning av Covid-19 har en satsning på digitala öppna hus genomförts.

Åtgärd

Namn	Startdatum	Slutdatum	Status	Effekt av åtgärd
Begränsa	2020-01-01	2020-12-31	●	■

Åtgärdsbeskrivning
Samordnad och samstämmig kommunikation i god tid till berörda målgrupper från samtliga projektmedarbetare som har externa kontakter.
Väl fungerande intern samverkan mellan handläggare omgivningspåverkan, fastighet, hållbarhet, kommunikation och projektledning.

Kommentar

Ingen avvikelse.

1.6.7 Kravuppfyllnad

	Riskvärde	Riskbeskrivning	
14511	9	Att system- och bygghandlingarna inte uppfyller kraven i kravdatabasen.	**Risksamordnare**
	Sannolikhet	**Konsekvens**	Pia Parkå
■	3	Projekterade handlingar har inte rätt kravnivå.	
→	**Konsekvens**		
	3		

Kommentar

Risken kvarstår oförändrad och hanteras med åtgärder för att minimera att risken faller ut.

Kontrollmoment	Status
Namn Kravuppfyllnad i kravdatabasen **Frekvens** Tertialvis **Beskrivning** Uppföljning av verifikat (referens till bevis) för kravuppfyllnad i kravdatabasen. Granskningskommentarer besvarade och hanterade halvårsvis. ***Kommentar*** Uppföljning sker av teknikenheten och resurser för att bevaka kravhanteringen finns inom respektive projekt. Uppföljning sker på avdelningsnivå. Uppföljning av kravuppfyllnad görs i samband med Avdelningschefens beslut att godkänna förfrågningsunderlag innan upphandling. Granskningskommentarer besvaras och hanteras löpande i kravdatabasen (Polarion).	

Åtgärd

Namn	Startdatum	Slutdatum	Status	Effekt av åtgärd
Uppföljning kravdatabasen	2020-01-01	2020-12-31		

Åtgärdsbeskrivning
Uppföljning av verifikat (referens till bevis) för kravuppfyllnad i kravdatabasen. Granskningskommentarer besvarade och hanterade halvårsvis.

Kommentar
Inga avvikelser.

1.6.8 Säkerhetskrav från TF på anläggningen.

	Riskvärde	Riskbeskrivning	
15656	6	Diskrepans mellan FUT:s anläggning och TF:s säkerhetskrav	**Risksamordnare**
	Sannolikhet	**Konsekvens**	Pia Parkå
	2	Kostsamma ombyggnationer eller kvarstående brister vid överlämning.	
	Konsekvens		
	3		

Kommentar

Risken kvarstår oförändrad och hanteras med åtgärder för att minimera att risken faller ut.

Kontrollmoment	Status
Namn Begränsa **Frekvens** Tertialvis **Beskrivning** Kontinuerlig avstämning med TF för att förebygga sent inkomna krav. ***Kommentar*** Arbete pågår inom förvaltningen med att lyfta TF:s säkerhetsföreskrifter som krav i kravdatabasen (Polarion) vilket kommer att kommuniceras internt i relevanta forum. Uppföljning av säkerhetskrav görs av avdelningarna i kravdatabasen.	

Åtgärd

Namn	Startdatum	Slutdatum	Status	Effekt av åtgärd
Kontroll nya säkerhetskrav	2020-01-01	2020-12-31		

Åtgärdsbeskrivning

Kontroll att relevanta nya krav inom säkerhet är avstämda med projekten.

Kommentar

Inga avvikelser.

1.6.9 Försenad markåtkomst

15658

Riskvärde
12

Sannolikhet
4

Konsekvens
3

Riskbeskrivning
Risk att markåtkomst inte säkrats i tid för upphandlade entreprenader. Samt att produktionstidplan och upphandling av entreprenader ej tar hänsyn till markåtkomstprocessen och dess risker (så som förtida tillträde).

Konsekvens
Förseningar i upphandlade entreprenader.

Risksamordnare
Pia Parkå

Kommentar

Risken kvarstår oförändrad och hanteras med åtgärder för att minimera att risken faller ut.

Kontrollmoment	Status
Namn Begränsa **Frekvens** Tertialvis **Beskrivning** Detaljerad förrättningsplanering och resurssättning. Implementera principer för markåtkomst med kommuner (sidoavtal och principavtal), Trafikverket och övriga intressenter. ***Kommentar*** Sidoavtal till genomförandeavtal färdiga för samtliga projekt för avdelning norr. Tidplaneringen för entreprenader behöver synliggöras och länkas till markåtkomstaktiviteter så att vi ska kunna förutse och förebygga eventuella stopp i produktion. Uppdatering och analys av eventuell påverkan vid tidplaneförändringar behöver ske kontinuerligt. Kontinuerlig dialog och planering sker med berörda lantmäterimyndigheter samt större fastighetsägare. Avtalsförhandlingar pågår för exempelvis utsläckning av energibrunnar. Hittills har inga tillträdesbeslut i förrättning överklagats, men vi har en utarbetad strategi för hantering om så skulle ske.	

Åtgärd

Namn	Startdatum	Slutdatum	Status	Effekt av åtgärd
Tidplanering	2020-01-01	2020-12-31		

Åtgärdsbeskrivning
Se över tidsplaneringen för entreprenörerna.

Kommentar

Inga avvikelser. Tidplaneringen för entreprenader behöver synliggöras så att vi ska kunna förutse och förebygga eventuella stopp i produktion .

1.6.10 Samverkan med trafikförvaltningen

15659

Riskvärde
9

Sannolikhet
3

Konsekvens
3

Riskbeskrivning
Bristande samverkan med trafikförvaltningen som medför störningar i FUT tidplaner med anledning av att FUT inte får de trafikavstängningar som behövs. Beroenden till angränsande projekt inom befintlig tunnelbana samt övriga trafikslag medför risk för störningar i förvaltningens planering och tekniska lösningar.

Konsekvens
Saknad överenskommelse. Tidsförskjutning och försämrat anseende.

Risksamordnare
Pia Parkå

Kommentar

Risken kvarstår oförändrad och hanteras med åtgärder för att minimera att risken faller ut.

Kontrollmoment	Status
Namn Kontroll planerade störningar **Frekvens** Tertialvis **Beskrivning** Kontrollera att planerade störningar finns inlagda i huvudtidplaner, system för rapportering av förändringar. ***Kommentar*** Ett aktivt arbete pågår i temamöte Intrång, beredningsgrupp och samordnad ledningsgrupp. Planerade störningar hanteras i enlighet med INS0004 ("Trafik- och produktionspåverkande aktiviteter i anslutning till spåranläggningar", Trafikförvaltningens instruktion).	

Åtgärd				
Namn	**Startdatum**	**Slutdatum**	**Status**	**Effekt av åtgärd**
Begränsa/Dela	2020-01-01	2020-12-31		

Åtgärdsbeskrivning
Sammanställa tidplaner för TF:s och FUT:s beroenden. Arbete i temamöte intrång. Gemensamma styrtidplaner.Arbete i samordnande ledningsgrupp och beredningsgrupp för FUT/TF.

Kommentar
Ingen avvikelse.

1.7 Kärnverksamheten ska prioriteras

1.7.1 Informationssäkerhet

14302

Riskvärde
8

Riskbeskrivning
Bristande informationshantering och säkerhetsmedvetenhet bland medarbetarna.

Risksamordnare
Pia Parkå

Sannolikhet
2

Konsekvens
Skyddsvärd information "läcker ut" som kan få konsekvenser för bl.a. förtroendet eller verksamhetens förmåga att utföra sitt uppdrag.

Konsekvens
4

Kommentar

Risken kvarstår oförändrad och hanteras med åtgärder för att minimera att risken faller ut.

Kontrollmoment	Status
Namn Implementering av ledningssystem för informationssäkerhet **Frekvens** Tertialvis **Beskrivning** Att implementering av ledningssystem för informationssäkerhet har skett. Att informationsägare har utsetts. Att informationstillgångar har identifierats och informationssäkerhetsklassificerats. Alla medarbetare har genomfört DISA-utbildningen och utbildningen för informationssäkerhetsklassificering.. ***Kommentar*** Ett fortsatt arbete med att utveckla ledningssystem, LIS, för att säkerställa ett systematiskt informationssäkerhetsarbete i enlighet med övergripande riktlinjer pågår (därav gul). Roller, ansvar samt struktur för förvaltningens informationstillgångar har fastställts i enlighet med regionens riktlinjer för informationssäkerhet, LS 2016-0646.	
Åtgärd	

Region Stockholm

Diarienummer
RS 2020-0769

Kontrollmoment				Status
Namn	**Startdatum**	**Slutdatum**	**Status**	**Effekt av åtgärd**
Begränsa	2020-01-01	2020-12-31		

Åtgärdsbeskrivning
Införande av ledningssystem för informationssäkerhet (LIS). Införande av anvisning för hantering av informationstillgångar. Förvaltningsgemensam webutbildning om informationssäkerhet (DISA). Förvaltningsgemensam webutbildning om informationssäkerhetsklassificering.

Kommentar
Obligatorisk informationsklassning av dokument har införts i Webforum under året, gäller även arbetsdokument.

Frågeformulär avseende uppföljning av regionens inköp och upphandlingar år 2020

Frågeformuläret syftar till att följa upp hur nämnder och bolag arbetat med inköp och upphandling utifrån regionens inköpspolicy. Årets formulär har uppdaterats och justerats i syfte att minska antalet frågor samt förenkla ifyllnaden. Frågor om t.ex. inköpsvolymer och inköpskostnader kommer i år att inhämtas automatiskt.

För definitioner och underliggande viljeriktning och krav kopplat till nedanstående frågor, vänligen se inköpspolicyn och riktlinjer för inköp.

Notera att samtliga monetära frågor avser belopp ex. moms.

Uppgiftslämnare och kontaktperson:

Resultatenhet	Kontaktperson	E-postadress	Telefonnummer
FUT	Pia Lindberg Nedby	Pia.lindberg-nedby@sll.se	070-7373029

1. Slutförda upphandlingar 2020

1.2 Ange antalet slutförda upphandlingar som ert bolag/nämnd har genomfört under 2020 över gränsen för direktupphandlingsvärdet. Ange även det totala upphandlingsvärdet.

Med upphandlingar avses upphandlingar som genomförts enligt LOU/LUF/LUK/LOV och slutförts under 2020 (dvs där avtal tecknats innevarande år).

Särskilj **lokala upphandlingar**: upphandlingar som genomförs för den egna nämnden/bolaget, **lokalt samordnade upphandlingar** (upphandlingar som genomförs för en eller flera nämnder/bolag) och **centralt samordnade upphandlingar** (som genomförs på uppdrag av regionfullmäktig för flera eller samtliga nämnder och bolag).

Avrop, beställningar och förnyade konkurrensutsättningar ska inte tas med.

Upphandlingar över direktupphandlingsgränsen		
Upphandling	Antal upphandlingar, totalt	Totalt upphandlings-värde (Mkr)
Lokal upphandling	10	3 949
Lokalt samordnad upphandling		
Centralt samordnad upphandling		

1.3 Ange antalet slutförda direktupphandlingar och det totala upphandlingsvärdet för dessa.

Antal direktupphandlingar och upphandlingsvärde år 2020 över 100 000 kr		
Upphandling	Antal direktupphandlingar, totalt	Totalt direktupphandlings-värde (Mkr)
Under gällande direktupphandlingsgräns	13	4 093
Över gällande direktupphandlingsgräns, med synnerliga skäl tex Covid-undantag	0	0

1.4 Beskriv hur ni arbetar för att motverka direktupphandlingar över direktupphandlingsgränsen:
Förvaltningen har styrande dokument som kompletterar regionens policy och riktlinjer för inköp. Utbildning hålls kontinuerligt samt att upphandlingsenheten är ett stöd till hela organisationen.

2. Konkurrens vid upphandlingar

2.1 Finns det områden/branscher där ni ser bristande konkurrens?
Svar: ja

3. Hållbarhet

3.1 Har ni genomfört upphandlingar under 2020 där hållbarhet (social och miljömässig) inte har beaktats? Svar: nej

Om ja, ange varför:

4. Avtalsförvaltning och avtalsuppföljning

4.1 Ange antalet upphandlade avtal som nämnden/bolaget förvaltar per den sista december 2020. Med förvaltade avtal avses avtal där den egna nämnden/bolaget är direkt avtalspart. Med förvaltade avtal avses även avtal som tecknats enligt LOV.

Endast huvudavtal ska räknas med dvs inte eventuellt tillkommande tilläggsavtal.

Antal förvaltade avtal	**Antal**
Avtal enligt LUF	**34**

4.2 Genomför nämnden/bolaget uppföljning av de ingångna avtalen?
Svar: ja, delvis

4.3 Följer nämnden/bolaget upp effekten av de ingångna avtalen i relation till avtalens mål? Svar: avtalen är i huvudsak entreprenadavtal

4.4 Dokumenterar nämnden/bolaget uppföljning och utvärdering av ingångna avtal på ett systematiskt sätt?
Svar: arbete med avtalsdatabas och uppföljning har påbörjats under 2020 och fortsätter under kommande år.

5. Organisation och bemanning

5.1 Här anges hur många genomsnittligt antal årsarbetare inkl. konsulter (ej personer) som arbetar med inköp. Om en medarbetare i sin tjänst till viss del har arbetsuppgifter i inköpsprocessen så uppskattar ni hur stor respektive del är. **De som avropar ute i verksamheten skall ej tas med här.**

Roll	**Antal årsarbetare inkl. konsulter:**
Inköpare (avropare/beställare)	
Upphandlare	6
Inköpscontroller	1
Analytiker	
Inköps/ upphandlingschef	1

Avtalsförvaltare	
Systemförvaltare	
Kategoriledare	
Inköpsassistent	
Övriga inköpsresurser	

5.2 **Frågan besvaras endast av nämnder som arbetar med beställarverksamhet.** Här anges hur många genomsnittligt antal årsarbetare inkl. konsulter (ej personer) som arbetar med inköp. Om en medarbetare i sin tjänst till viss del har arbetsuppgifter i inköpsprocessen uppskattar ni hur stor respektive del är.
Svar: Om det med inköp menas avrop mot ramavtal och direktupphandlingar (inkl konsultavrop) så är en uppskattning 2-3 personer.

5.3 Anser ni att ni på egen hand eller genom SF upphandling har tillräckliga resurser och kompetens för att genomföra myndighetens inköp i enlighet med inköpspolicyn, lagar och andra styrande dokument?
Svar: ja

6. Arbetssätt i inköpsprocessen

6.1 Har ni en utsedd inköpsansvarig person enligt inköpspolicyn?
Svar: ja

6.2 Har ni upprättat en upphandlingsplan?
Svar: ja

6.3 Har ni under 2020 genomfört några upphandlingar där ni t.ex. använt en ny metod, ett nytt affärsupplägg eller gjort en mer innovationsvänlig upphandling? Svar: ja, samverkansentreprenader

7. Överprövningar

7.1 Ange antal överprövade upphandlingar med lagakraftvunna domar under 2020 samt hur många av dem som nämnden/bolaget har vunnit.

Antal överprövningar 2020	**Antal vunna**
2	**0**

Kommentar: Vi avbröt själva en upphandling, den andra är pågående hos förvaltningsrätten.

8. Övrigt

8.1 Är det något övrigt kring inköpsarbetet 2020 som ni vill lyfta fram.
Svar:
FUT har under 2020 anställt en avtalscontroller (listad som inköpscontroller ovan) samt sammanställt en avtalsdatabas.
FUT deltar i Locums pågående upphandling av inköpssystem.

Region Stockholm

FUT 2019-1001
RS 2020-0769

Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Plan för intern kontroll 2020, årsuppföljning

År 2020

Innehållsförteckning

1 Bakgrund 3

2 Sammanfattning 4
2.1 Arbetet med intern kontroll 4
2.2 Resultat och analys från riskbedömningen 4

3 Intern kontroll 6
3.1 Styr- och kontrollmiljö 7
3.2 Riskbedömning, åtgärder och kontrollaktiviteter 7
3.2.1 Förändrade förutsättningar för intern kontroll 7
3.2.2 Analys och slutsatser 7
3.3 Information och kommunikation 8
3.4 Övervakning och uppföljning 8
3.4.1 Efterlevnad av styrande dokument 8
3.4.2 Hantering av brister och avvikelser 8

4 Sammanställning av risker 9

1 Bakgrund

Enligt 6 kap. 6 §kommunallagen (2017:725) ska varje nämnd inom sitt område se till att verksamheten bedrivs i enlighet med de mål och riktlinjer som fullmäktige har bestämt samt de bestämmelser i lag eller annan författning som gäller för verksamheten.

De ska också se till att den interna kontrollen är tillräcklig och att verksamheten bedrivs på ett i övrigt tillfredsställande sätt.

Detsamma gäller när skötseln av en kommunal angelägenhet med stöd av 10 kap. 1 §samma lag har lämnats över till någon annan.

Region Stockholm har, utifrån kommunallagen, beslutat om riktlinjer för intern kontroll för Region Stockholm, RS2019-0866. Riktlinjens krav på intern kontroll förtydligas i Stödet och i de anvisningar för arbetet med verksamhetsplanen samt för tertial-, delårs- och årsrapporteringen som publiceras i Ekonomihandboken på intranätet och i Stödet.

2 Sammanfattning

2.1 Arbetet med intern kontroll

Förvaltningens arbete inom intern kontroll utgår från regionens riktlinje för intern kontroll. Det innebär att förvaltningen ska arbeta systematiskt med att förutse, proaktivt hantera och kommunicera risker, möjligheter, åtgärder och kontrollmoment. Den interna kontrollen omfattar en struktur av policyer, processer, rutiner och organisation och bygger på en helhetssyn avseende regionens verksamhet och mål. Syftet är att säkerställa att verksamheten bedrivs säkert, effektivt, ändamålsenligt och inom fastställda ekonomiska förutsättningar, samt att rapporteringen är tillförlitlig och att lagar, förordningar och interna regler följs.

Riktlinjerna anger att de risker som värderats mycket hög risk och hög risk ska tas med till internkontrollplanen. Att bygga tunnelbana är förenligt med stora risker sett ur perspektiven ekonomi, säkerhet- och information, operativa risker samt efterlevnadsrisker.

Förvaltningsledningen är därför tydlig med att det är viktigt att systematiskt identifiera risker och agera utifrån det. 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 har arbetat med stärkt uppföljning, styrning och återapportering. Förvaltningen har mot bakgrund av det valt att ta med även de som värderats till medelhög risk till internkontrollplanen.

2.2 Resultat och analys från riskbedömningen

Förvaltningen har vid uppföljning av internkontrollplanen per december 2020 identifierat 21 risker. Av 21 risker värderas 4 risker till mycket hög risk (röd). Det är ingen förändring mot senaste värdering som gjordes till delårsrapporten. Status för övriga risker är att 12 risker värderas till hög risk (orange) och 5 risker till medelhög risk (gul).

Värderingen utifrån sannolikhet och konsekvens ger riskvärdet. Att förvaltningen inte värderar fler risker som mycket hög risk beror på att förvaltningen i de identifierade riskerna har ett väletablerat arbetssätt och fastställda styrdokument som vägleder verksamheten samt specialistkompetenser som arbetar med området. Sannolikheten blir således lägre. Ett exempel på det är risken avseende Krishantering där konsekvensen blir hög men sannolikheten lägre.

Alla risker har en tydlig koppling till fullmäktiges mål. Flest risker finns under målet *Tillgänglig och sammanhållen region* med risker som är väldigt kopplade till själva produktionsarbetet med utbygganden av nya tunnelbanan. Näst flest risker finns under målet *Ett resultat i balans* som handlar mycket om projektstyrning, resurser och upphandling.

Status på kontroller och åtgärder är att samtliga åtgärder har analyserats och kommenterats i internkontrollplanen samt utveckling till 2021 är identifierat.

Trots att förvaltningen under pandemin arbetat på distans har riskarbetet fortsatt under året. Digitala workshops har fått ersätta de fysiska mötena där det varit möjligt. Ett exempel där åtgärderna inte kunnat uppfyllas fullt ut är krisövningar.

3 Intern kontroll

Arbetet med intern kontroll syftar till att proaktivt säkerställa att verksamheten i enlighet med vad fullmäktige beslutar:

- uppfyller fastställda mål
- når långsiktig varaktighet och hållbarhet
- bedriver verksamheten ändamålsenligt, säkert och effektivt
- följer tillämpliga lagar, beslut, föreskrifter, avtal, styrande dokument med mera.
- har tillförlitlighet i rapportering och information

Intern kontroll inom Region Stockholm regleras i riktlinjen för intern kontroll RS 2019-0866 och utgår från COSO-modellen, detta innebär att arbeta systematiskt med att förutse risker och möjligheter och att proaktivt hantera och kommunicera dessa. De fem komponenterna i COSO-modellen är:

- Styr- och kontrollmiljö
- Riskbedömning
- Kontroller och åtgärder
- Information och kommunikation
- Övervakning och uppföljning.

Regionstyrelsen har ett övergripande ansvar för regionens verksamheter, utveckling och ekonomiska ställning. Styrelsen har också uppsiktsansvar och ska övervaka hur den interna kontrollen sköts i nämnder och bolag samt utforma, utveckla och följa upp Region Stockholms arbete med intern kontroll.

Nämnden/bolaget har det yttersta ansvaret för den interna kontrollen inom sitt verksamhetsområde och ska säkerställa att den interna kontrollen är tillräcklig. Detta innebär att varje styrelse och nämnd har ett ansvar för att det finns en organisation och processer för den interna kontrollen.

Nämnden/bolaget tar i samband med budget och verksamhetsplaneringen fram en plan för intern kontroll, denna plan uppdateras och följs upp vid tertial-, delårs- och årsrapportering.

Nämnden/styrelsen försäkrar sig genom förvaltningschefens/bolagschefens återrapportering och revisorernas granskning att den interna kontrollen är tillräcklig och att planen för intern kontroll genomförs.

Förvaltningschef/vd ska vid behov föreslå åtgärder för att säkerställa en tillfredställande intern kontroll. Brister i den interna kontrollen ska omedelbart rapporteras till nämnd/styrelse. Förvaltningschef/vd ska omedelbart agera om misstanke om brott uppstår. Vid välgrundad misstanke om brott ska som regel polisanmälan göras. Vidare ska nämnd/bolagsstyrelse och andra relevanta beslutsfattare omedelbart informeras.

Planen för intern kontroll utgör nämndernas och bolagens redovisning av arbetet med den interna kontrollen och en försäkran om att nödvändiga åtgärder vidtagits för att uppnå en tillräcklig intern kontroll. Den utgör samtidigt grunden för den information om intern kontroll som bolagen redovisar i andra rapporter.

3.1 Styr- och kontrollmiljö

Under 2020 har förvaltningsledningen varit tydliga med att riskhantering är en viktig del i förvaltnings- och projektstyrning. Att riskerna värderas ser ledningen som en viktig del i styrningen. Genom att utse processägare för risk säkerställer förvaltningsledningen ett arbetssätt med riskhantering där risker är en naturlig del så att chefer sedan kan styra med olika åtgärder. Avdelningscheferna lyfter de största riskerna till förvaltningschefen.

Praktiskt arbete med riskhantering inklusive åtgärdsplan sker i respektive projekt och enhet och riskarbetet är kopplat till förvaltningens övergripande internkontrollplan.

Sammanställning och analyser på sker på avdelningsnivå som har löpande dialog med den egna verksamheten och vidare till förvaltningsledning under året. Till varje tertial följs även den övergripande internkontrollplanen upp.

Den erfarenhet som situationen med pandemin givit förvaltningen är bland annat att ett gemensamt arbetssätt har gett förutsättningar att arbeta med sammanställning och analyser av internkontrollen. En löpande dialog om arbetssätt med bedömning och kontrollmoment via nätverket för riskhantering har varit nyckeln i detta arbetet.

3.2 Riskbedömning, åtgärder och kontrollaktiviteter

3.2.1 Förändrade förutsättningar för intern kontroll

I samband med att regionfullmäktige fattade beslut om budget för 2020 fastställdes även en ny riktlinje för intern kontroll. Förvaltningen har bearbetat och anpassat förvaltningens rutin för riskhantering så att den nya riktlinjen för intern kontroll efterlevs. Inga väsentliga förändringar under 2020 har påtagligt förändrat förutsättningarna för att bedriva arbete med den interna kontrollen inom förvaltningen. Med anledning av pandemin har workshops mestadels skett digitalt.

3.2.2 Analys och slutsatser

I förvaltningens internkontrollplan har 21 övergripande risker identifierats som sammanställts i den interna kontrollplanen. Riskerna har klassificerats i de tre riskkategorierna tid, ekonomi och produkt. Risker behandlas regelbundet vid ledningsgruppsmöten samt uppföljningsmöten med projekten. Under 2020 implementerades den nya rutinen för förvaltningen med utgångspunkt från riktlinjen intern kontroll. Ett nätverk har bildats för att löpande följa upp och utvärdera arbetet och resultatet av riskuppföljningen. Varje projekt och enhet har egna riskregister med åtgärdsplaner, förvaltningen väljer att ta med de risker som är av särskild stor vikt till den gemensamma internkontrollplanen. Till 2021 har internkontrollplanen utvecklats och tydliggjort ansvar för uppföljning av kontroller.

3.3 Information och kommunikation

Förvaltningen har genomfört ett förbättringsarbete på bred front inom förvaltningen där projekten varit väl delaktiga. Nya mallar är implementerade. Utvärderingsmöten genomförs genom nätverket för risk för att säkerställa att metodiken utförs enligt rutin samt att lyfta gemensamma frågeställningar och risker som även syftar till att skapa en lärande organisation.

Förvaltningen kommunicerar väsentliga risker till de parter som finansierar utbyggnaden av nya tunnelbanan. Till trafiknämnden kommuniceras internkontrollplan med bilagor enligt riktlinjer från regionledningskontoret.

3.4 Övervakning och uppföljning

3.4.1 Efterlevnad av styrande dokument

Förvaltningen följer Region Stockholms riktlinje för intern kontroll via arbetet med den interna kontrollplanen samt via framtagen riskhanteringsprocess.

De styrande dokumenten är för förvaltningen ordnade i ett styr- och ledningssystem. Förvaltningen utför inom ramen för bildat nätverk för styr- och ledningssystem en revision årligen på utvalda styrande dokument. Resultat av det rapporteras till verksamhetsberättelsen.

En särskild processägare inom förvaltningen är utsedd för riskhantering.

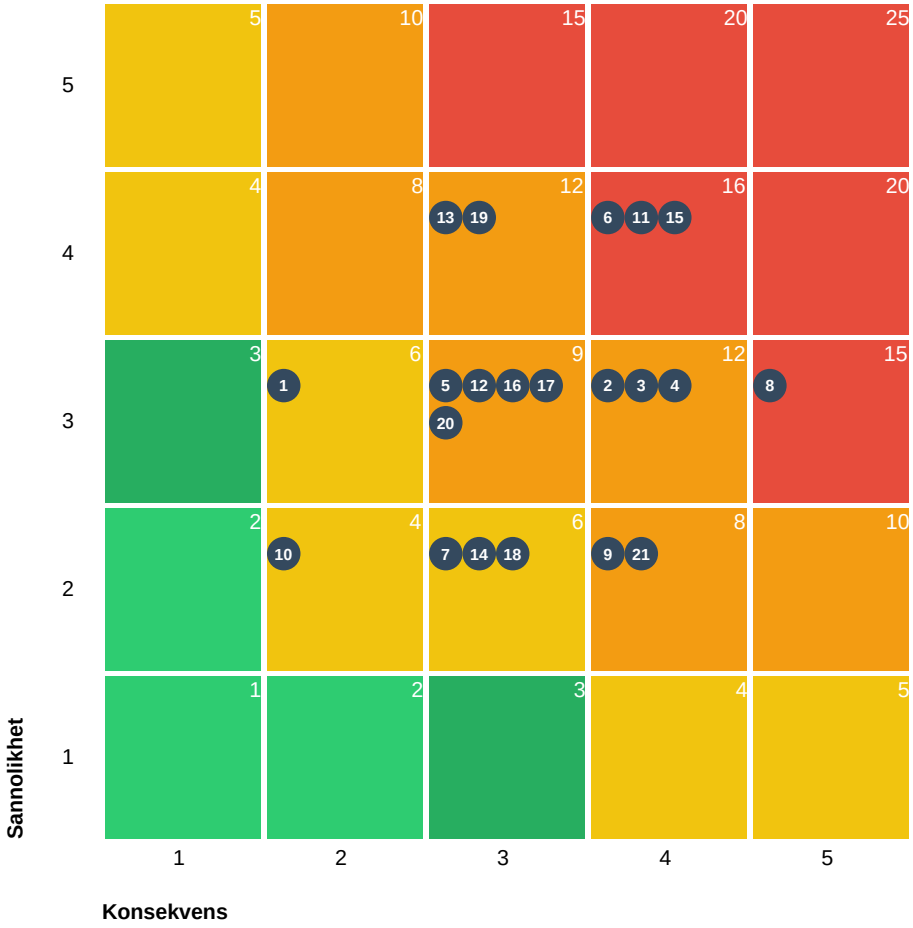
3.4.2 Hantering av brister och avvikelser

Förvaltningen arbetar kontinuerligt med att utveckla den interna kontrollen, via den interna riskhanteringsprocessen, men också via synpunkter från externa revisioner.

När avvikelser eller brister uppmärksammas ska åtgärderna ses över och kontrollmoment korrigeras så att internkontrollen säkerställs.

Förvaltningens revisionskommentarer tas om hand genom att tilldela ansvariga och kommunikation sker genom möten med revision och rapporteras i Stödets modul för Revisionsrekommendationer.

4 Sammanställning av risker



4 Mycket hög risk 12 Hög risk 5 Medelhög risk | Totalt: 21

Mycket hög risk
Hög risk
Medelhög risk
Låg risk
Mycket låg risk

	Sannolikhet	Konsekvens
5	Mycket hög, detaljerad beskrivning finns under hjälptexterna, klicka på frågetecknet.	Katastrofal - Mycket allvarlig, får inte inträffa
4	Hög, detaljerad beskrivning finns under hjälptexterna, klicka på frågetecknet.	Kritisk - Allvarlig, får helst inte inträffa
3	Medel, detaljerad beskrivning finns under hjälptexterna, klicka på frågetecknet.	Signifikant - Kännbar, uppfattas som besvärande
2	Låg, detaljerad beskrivning finns under hjälptexterna, klicka på frågetecknet.	Mindre - Lindrig, uppfattas som liten
1	Mycket låg, detaljerad beskrivning finns under	Begränsad - Marginell, uppfattas som mycket liten

	hjälptexterna, klicka på frågetecknet.

Verksamhetsspecifikt mål/Rubrik	Lokalt mål	Risk				Riskägare
Social hållbarhet		1		15657	→	Oförutsedda kommunikationsinsatser
Ett resultat i balans		2		14173	→	Bristande kostnadsstyrning
		3		14258	→	Entreprenadsupphandlingar
		4		14261	→	Resursförsörjning
		5		14267	→	Avsteg finanspolicyn
		6		14276	→	Efterlevnad administrativa rutiner
Hållbar investeringsutveckling		7		14514	→	Hållbarhetsuppföljning
Samhällsviktiga funktioner upprätthålls vid extraordinära händelser och klimatförändringar		8		14299	→	Olyckor och tillbud
		9		15655	→	Krishantering
Systematisk kompetensförsörjning		10		14517	↘	Konsultförsörjningsprocessen
Tillgänglig och sammanhållen region		11		14279	→	Överklaganden
		12		14284	→	Tidplanering
		13		14290	→	Förseningar
		14		14293	→	Försenade politiska beslut
		15		14296	→	Samverkan med trafikförvaltningen gällande driftsättning och överlämning.
		16		14508	→	Acceptans från omgivningen
		17		14511	→	Kravuppfyllnad
		18		15656	→	Säkerhetskrav från TF på anläggningen.
		19		15658	→	Försenad markåtkomst
		20		15659	→	Samverkan med trafikförvaltningen
Kärnverksamheten ska prioriteras		21		14302	→	Informationssäkerhet

Sammanställning kostnader Covid-19/Coronavirus

Enhet	Förvaltning för utbyggd tunnelbana	**Rapporteringsmånad**	December		
			Läses in från flikar:	Ange manuellt:	
Kontaktperson	Pia Parkå	**Summa (ifrån flikar)**	***Ack utfall i tkr***	***Prognos i tkr***	
Mejladress	pia.parka@sll.se	1. Personalkostnader	0		
Mobilnummer	072-4673842	2. Informationskostader	0	0	
		3. Övriga kostnader	0		
		4. Minskade intäker	0		
		5. Ökade intäkter	0		
		6. Investeringsutgifter	24 594		

Eventuella ytterligare kommentarer

Instruktioner

Nämnder och bolag med vårdproduktion rapporterar i excelfil: Vårdgivare

Beställare för hälso- och sjukvård rapporterar i excelfil: HSN-KSON

Övriga nämnder och bolag rapporterar i excelfil: Övriga verksamheter

Belopp anges i tkr och alla uppgifter om intäkter, kostnader anges som positiva (med plustecken). Alla belopp och antal ska vara ackumulerade.

De uppgifter som ska rapporteras in är de som uppstått på grund av extraordinära åtgärder och merkostnader kopplade till Covid-19/Coronaviruset.
Insamlandet av data sker för att bilda sig en uppfattning av Region Stockholms totala merkostnader för Covid-19/Cornonavirus.

Det finns inga garantier för att uppstådda kostnader kommer att täckas av t ex statliga medel!
Nämnder och bolag ska ansvara för att underlag finns och sparas för verifiering.

För att veta vilka kostnader som kan betraktas som merkostnader kan ni se fliken till höger SFS 2020-193 där regeringen föreskriver vad som ska gälla för ersättning.
Uppföljning av ökade bemanningskostnader ska utgå från instruktion som kommit från Strategisk HR/Centralförvaltning PA-system daterat 2020-03-17.
Observera att det endast är merkostnader/intäkter och merinvesteringar som ska rapporteras.
Inrapporteing ska ske även om nämnden eller bolaget inte har några merkostnader. Skriv i kommetarsfält: Inga merkostnader.

A. Fyll i längst upp i denna flik, Anvisning; vilken enhet som rapporterar, kontaktperson, kontaktuppgifter och rapporteringsmånad i de gråmarkerade fälten.
B. Fyll i respektive blåa flikar (1-3) de merkostnader som är kopplade till personal, informationskostnader och övriga kostnader
C. Fyll i grön flik (4) för evenentulla minskade/tappade intäkter. Ange även motpart.
D. Fyll i grön flik (5) för evenentulla tillkommande/ökade intäkter. Ange även motpart.
E Fyll i första fliken, Anvisning; för eventuella övriga kommentarer.
F. Fyll i prognos i första fliken. Ange förväntad utfallsprognos för året 2020.
G. Fyll i brun flik (5) för de merutgifter som har uppstått till följd av extrainvesteringar som behövt göras.
Ta med de investeringar som är unika för denna situation, de som kan betraktas vara en så kallad "sunk cost"/investering.
För att undvika dubbelräkning ska inte både investeringsutgift och avskrivningskostnad för samma objekt tas med.
H. Namnsätt filen enligt följande princip förkortning + år/månad

Exempel:	DS2004Corona	Danderydssjukhus 2020 april
Exempel:	PaN2004Corona	Patiennämnden 2020 april
Exempel:	RLK2004Corona	Regionledninskontoret 2020 april

G. Bifoga namngiven fil i Stödet med respektive månads-, tertial-, delår- och årsrapport.

Kontakta följande personer vid frågor:
Hälso- och sjukvård: per.filipsson@sll.se
Övriga verksamheter magnus.holmgren@sll.se

Enhet	Område	Månad	Specificerad investeringsutgift	Ack belopp (tkr)	Ekonomisk avskrivningstid i antal år	PROGNOS 2020
				24 594		**24594**
Förvaltnin	Investeringsutgift	Ack Decembe	Avser utgifter för arbeten vid Gullmarsplan för extrainsatta ersättningsbussar, ökad turtäthet TvB samt justering av tunnelbanans trafik för att minska trängsel.	23 482	30	23482
Förvaltnin	Investeringsutgift	Ack Decembe	Förseningar vad gäller materielleveranser vilket påverkar ledtider, samt tillfälliga lösningar som inneburit merkostnader i SICE-entreprenaden (säkerhetstekniska installationer).	1 112	30	1 112
Förvaltnin	Investeringsutgift	Ack December				
Förvaltnin	Investeringsutgift	Ack December				
Förvaltnin	Investeringsutgift	Ack December			

Bilaga H1

Uppgift om externa pensionspremier år 2020

Blanketten gäller inte för bolag, endast nämnder ska göra inrapporteringen.

Med externa pensionspremier avses utbetalningar som inte administreras av KPA Pension eller Skandia Liv.

I förekommande fall ska särskild lönskatt om 24,26 procent på summan av betalda premier bokas som skuld mot Koncernfinansiering.

Underlag för beräkning av särskild löneskatt från pensionsadministratör ska bifogas.

Nämnd	**Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana**	Period 2020-12-31

[x] Inga direktutbetalningar av pensioner/premier för pensionsförsäkringar finns

[ ] Pensionspremier har betalats under året enligt följande:

Pensionsadminstratör	**Totala premier**
Summa pensionspremier	**0**
Särskild löneskatt	**0**

Uppgiftslämnare Pia Parkå

Blanketten skickas med E-post till Ekonomi och finans, Koncernredovisning enligt tidplan
E-postadress: sllekonomirapport.lsf@sll.se

Blankett B3, Interna fordringar och skulder, avseende löneskatt skickas samtidigt till Koncernfinansiering, motpart 2930, enligt tidplan

Region Stockholm

Övriga avsättningar, ansvarsförbindelser och tvister

Bilaga E1

Nämnd/Bolag	Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana	Period 2020-12-31

Belopp anges i kronor.

Legala Avsättningar

Avsättning avser [1]	IB 2020	Ianspråktaget under året	Återföring	Årets avsättning	UB	Tidpunkt då avsättning helt eller delvis skall återföras (ange år)	Upplysning om betydelsefulla antaganden som gjorts rörande framtida händelser som påverkat värderingen	Förväntad gottgörelse som har redovisats som tillgång [2]	Är avsättningen föremål för tvist (JA/NEJ)
					0				
					0				
					0				
					0				
					0				
					0				
					0				
					0				
					0				
TOTALT	0	0	0	0				0	

[1] Specifikation av varje enskilt förekommande avsättning och en förklaring till varför den uppkommit. Avsättningar för pensionsåtaganden inkluderas ej.

[2] Om del av eller hela det belopp som krävs för att reglera en avsättning förväntas bli ersatt av tredje part, ska en gottgörelse redovisas bara när det är så gott som säkert att denna kommer att erhållas om förpliktelsen regleras. Gottgörelsen ska redovisas som en tillgång i balansräkningen. Det belopp som redovisas för gottgörelsen får inte överstiga avsättningen.

Informella Avsättningar (endast bolagen)

Specificera typ av avsättning:	IB 2020	Ianspråktaget under året	Återföring	Årets avsättning	UB	Är avsättningen föremål för tvist (JA/NEJ)
					0	
					0	
					0	
					0	
					0	
					0	
					0	
					0	
					0	
TOTALT	0	0	0	0	0	

Ansvarsförbindelser

Specificera typ av ansvarsförbindelse	Belopp	Kommentar om osäkerheter beträffande beloppet eller tidpunkten för utbetalningar	Möjlighet att eventuell gottgörelse erhålls (belopp)	Är ansvarsförbindelsen föremål för tvist (JA/NEJ)
TOTALT	0		0	

Skuld för avslutade tvister

Specificera skuld	Belopp
TOTALT	0

Definitioner

Legal avsättning (legal förpliktelse)
En avsättning för en förpliktelse (åtagande) som härrör från ett kontrakt, lagstiftning eller annan laglig grund. (RKR Rek 9, BFNAR 2012:1)

Informell avsättning (informell förpliktelse)
En avsättning för en förpliktelse (åtagande) som härrör från ett företags handlande genom att företaget på grund av etablerad praxis, offent
tillräckligt detaljerat, aktuellt uttalande har visat externa parter att företaget påtar sig vissa skyldigheter och därigenom har skapat en välgru
om att det kommer att fullgöra sina skyldigheter. (BFNAR 2012:1)

Informella avsättningar finns inte i landsting och kommuner, avser endast bolag. Redovisas som ansvarsförbindelse i landstinget - se punkt c

Ansvarsförbindelse
a) en möjlig förpliktelse som härrör från inträffade händelser och vars förekomst kommer att bekräftas endast av att en eller fl era osäkra fra
uteblir
b) en befintlig förpliktelse som härrör från inträffade händelser men som inte redovisas som skuld eller avsättning eftersom någon av följan
• det är inte är troligt att ett utflöde av resurser kommer att krävas för att reglera förpliktelsen,
• förpliktelsens storlek kan inte beräknas med tillräcklig tillförlitlighet,
eller
c) en händelse som - på grund av etablerad praxis, offentliggjorda riktlinjer eller tillräckligt utförligt och aktuellt uttalande - har skapat en välj
parter att kommunen eller landstinget kommer att vidta åtgärder vilket kan komma att kräva ett utflöde av resurser, men som inte uppfylle
denna rekommendation. (RKR Rek 9)

Skuld för avslutad tvist
Om en rättsprocess är avslutad (t ex ett mål som är förlorat i första instans) och inget överklagande är aktuellt, är det klart vilket belopp som
de fall ett myndighetsbeslut inte överklagas.