Region Stockholm

Diarienummer
RS 2019-0830
FUT 2019-1001

Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Verksamhetsplan 2020

ÅR 2020

Innehållsförteckning

1 Inledning 3

2 Planering och uppföljning 6
2.1 Verksamhetsfakta 6
2.2 Ledning, styrning och uppföljning av nämnd/bolag 8

3 Inriktningsmål, verksamhetsspecifika mål, indikatorer, uppdrag och aktiviteter 10
3.1 Långsiktig ekonomisk uthållighet 10
3.2 En hållbar regional utveckling 11
3.3 Region Stockholm ska bli en hållbar arbetsgivare 17

4 Nämndspecifika mål, indikatorer, uppdrag och aktiviteter 20
4.1 Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem 20

5 Intern kontroll och regelefterlevnad 22
5.1 Resultat och analys från riskbedömningen 22
5.2 Regelefterlevnad 22

6 Verksamhetstal 25
6.1 Avtal och överenskommelser 25

7 Ekonomi 26
7.1 Resultatbudget 26
7.2 Balansräkning 29
7.3 Investeringar 30

1 Inledning

Stockholmsregionen växer kraftigt vilket innebär såväl utmaningar som möjligheter för regionen. Region Stockholm har, med utgångspunkt i detta, tillsammans med stat och kommuner sedan tidigare beslutat om en utbyggnad av tunnelbanan i enlighet med Stockholmsöverenskommelsen. Under år 2017 fattades ytterligare beslut inom ramen för Sverigeförhandlingen, som berör utbyggnad av tunnelbanan i form av station Södra Hagalund samt utbyggnad mellan Fridhemsplan och Älvsjö.

Verksamheten bygger huvudsakligen på överenskommelsen inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling och avser en samlad partfinansierad investering i utbyggnad av Stockholms tunnelbana vilket gör det till den största satsningen på tunnelbanan sedan 1970-talet. Förvaltning för utbyggd tunnelbana ansvarar för att genomföra utbyggnaden av nya tunnelbanan som ger länet möjlighet att växa hållbart och ge människor förutsättningar att resa klimatsmart.

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 inom ramen för Sverigeförhandlingen. Förvaltningen förbereder nu för ett planeringsskede av projektet med målet att kunna besluta om lokalisering och genomförandeavtal vid årsskiftet 2021/2022.

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. 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.

Angränsande anläggningar och projekt innebär ett stort behov av samordning med andra aktörer. Ett exempel är de korsningspunkter som finns med Trafikverkets anläggningar. Andra korsningspunkter finns även med andra infrastrukturägare. Konsekvensen av detta är att förvaltningen inte alltid har full rådighet över valda lösningar, varför ett nära samarbete med externa parter är av mycket stor vikt.

En effekt av en förändrad fastighetsmarknad kan bli förändrade planerings-förutsättningar vilket både kan underlätta och försvåra planeringen och byggandet.

Med anledning av trafiknämndens beslut, TN 2019-0526, om att upparbeta anläggningen nya tunnelbanan, inom ramen för AB SL, pågår ett arbete med trafikförvaltningen för genomförande av detta beslut. Planen är att skapa en bolagsdel inom AB SL för hantering av de delar av nya tunnelbanans verksamhet som ska aktiveras och behålla en förvaltningsspecifik del. Samtliga ansvarsförhållanden kommer att kvarstå oförändrade. Förvaltning för utbyggd tunnelbana är fortsatt en självständig förvaltning som rapporterar direkt till trafiknämnden. Den förändrade

hanteringen får dock konsekvenser för till exempel regionens anslag för att täcka räntekostnader inom nya tunnelbanan som från år 2020 ska gå till AB SL.

Förvaltningens fokus är framdrift i planeringen och genomförandet av tunnelbaneutbyggnaden. Förvaltningen har inget driftsansvar utan fokuserar uteslutande på att genomföra beslutade infrastrukturinvesteringar. Detta medför att kulturen är innovativ, lösningsorienterad och framåtsträvande. Att uppdragen dessutom är partfinansierade genererar att förvaltningen får och ger mycket input från många olika parter vilket skapar en dynamisk verksamhet. Förvaltningen samutnyttjar resurser och processer som redan finns inom Region Stockholm. Förvaltningen samverkar, delar resurser och eftersträvar att skapa effektivitet i såväl arbetssätt som i den slutliga anläggningen.

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 genom leverantörsdagar, nyhetsbrev, webbsida med svensk och engelsk information, samarbete med Invest Sweden för att också skapa ett intresse på den internationella marknaden.

I tidplanerna finns inte marginaler upptagna för eventuella överklaganden vilket är i enlighet med Stockholmsförhandlingen 2013. Generellt kan överklaganden ske avseende järnvägsplan, detaljplaner, miljötillstånd, bygglov, lantmäteriprocesser och domstolsprocess för tomträtter vilket då riskerar att försena tunnelbaneutbyggnaden och kan även innebära ökade kostnader för resurser som finns på plats. Överklaganden kan även ske av förvaltningens upphandlingar av entreprenader och övriga konkurrensutsatta upphandlingar.

Förvaltningen har påbörjat en större genomlysning av kostnader samt tidplan. Genomlysningen visar att kostnaderna ligger betydligt högre än 2013 års Stockholmsförhandling. Förvaltningen ser allvarligt på kostnadsutvecklingen och har analyserat och härlett orsaker. Genomlysningen kommer att utgöra grunden för en stärkt och kontinuerlig uppföljning samt rapportering av ekonomi och tidplan till trafiknämnden och den partsammansatta styrelsen. Den kostnadsöversynen som förvaltningen genomfört samt de nu pågående samtalen mellan parterna inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling kan komma att medföra att budget 2020 och åren därefter kan komma att behöva justeras. Förvaltningen kommer att återkomma med mer information om detta så snart samtalen mellan parterna är slutförda.

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.

Utöver ovanstående så köper förvaltningen projekteringstjänster för framtagande av till exempel ritningar, järnvägsplan.

Den första projekteringsfasen, systemhandlingsprojekteringen, startades för tunnlarna och stationerna under 2015-2016. Nästa fas, bygghandlingsprojekteringen, har pågått sedan ett par år och kommer att fortsätta även under år 2020. Bygghandlingsprojektering är underlag för upphandlingarnas förfrågningsunderlag.

Även för installationer och BEST ingår att projektera de installationer, bana, el, signal och teleanläggningar samt stomkompletteringar som tunnelbanan kräver. Eftersom produktionen av installationer och BEST till stor del tar vid när bergtunnlarna är klara ligger bygghandlingsprojekteringen av dessa anläggningar tidsmässigt delvis efter bergprojekteringen.

Mot bakgrund av det fortsatta projekteringsbehovet inom tunnelbana till Nacka och Söderort samt Barkarby har förvaltningen inom ramen för förslag till fastställande av verksamhetsplan 2020 inarbetat utökade köp av projekteringstjänster motsvarande totalt 500 miljoner kronor år 2020. Förvaltningens projekteringsutgifter ingår i förvaltningens investeringsbudget.

Detta medför inga ekonomiska konsekvenser utöver det som godkänts och beslutats av landstingsfullmäktige den 18 februari 2014, LS 1401-0037. Beslut om köp av projekteringstjänster för utbyggnadssträckorna inryms inom redan beslutat totalbelopp enligt ovan nämnda beslut. Upparbetade kostnader för projekteringstjänster kommer att matchas mot inbetalningar från parterna i enlighet med betalningsplan. Framtidakostnader för projekteringstjänster hanteras inom ramen för de samtal som nu förs med samtliga parter inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling.

Förvaltningens projekteringsutgifter ingår i förvaltningens investeringsbudget.

2 Planering och uppföljning

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 tunnelbanestation.

I tilläggsavtal om finansiering och medfinansiering av utbyggd tunnelbana återfinns de olika parternas finansiering och ansvar kring den utbyggda tunnelbanan. Åtagandena för 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 utvecklingsplanen för Stockholmsregionen RUFS 2050 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 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 Sverigeförhandlingen. 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 förbereder nu för ett planeringsskede av projektet med målet att kunna

besluta om lokalisering och genomförandeavtal vid årsskiftet 2021/2022.

Organisation

Förvaltningen rapporterar till den partsammansatta *styrelsen*. En separat styrelse har inrättats för Sverigeförhandlingen vilket betyder att förvaltningen rapporterar till två styrelser. Inom Region Stockholm rapporterar förvaltningen till *trafiknämnden*.

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

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. 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 samt att ge ett kostnadseffektivt stöd till projekt- och förvaltningsledning samt förvaltningschef.

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

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

För att skapa en effektiv besluts- och mötesstruktur där beslut fattas på rätt nivå har förvaltningen tillskapat en *förvaltningsövergripande styrgrupp för projektering* och *produktion*. I denna grupp ingår projektchefer och enhetschefer. För de löpande operativa beslutet finns samordningsgrupper för 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.

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

2.2 Ledning, styrning och uppföljning av nämnd/bolag

Ledning och styrning

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*. Med detta som utgångspunkt tar förvaltningens ledningsgrupp årligen fram strategiska områden utifrån den inriktning som framgår av budget för Region Stockholm. Detta proaktiva arbete vävs samman med regionens mål, förvaltningens verksamhetsplan, målkarta med indikatorer och plan för internkontroll vilka för sin del innehåller aktiviteter på ett års sikt.

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

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

För varje område och mål finns framtagna indikatorer, vilka beskrivs närmare under respektive mål i kapitel 3. Förvaltningen har en väletablerad process för arbetet med mål, ekonomisk uppföljning och plan för intern kontroll. Målen visualiseras i en målkarta.

För att mål, indikatorer och riskarbete ska vara väl förankrade med förvaltningens medarbetare startar arbetet med verksamhetsplanering redan under våren.

Medarbetare ges möjlighet att ge inspel till både målkarta och internkontrollplan. Under hösten utvärderas inkomna svar på medarbetarenkäten och handlingsplaner tas fram som fångar upp utvecklingsområden för kommande år.

Avdelningarna tar därefter fram aktiviteter som kopplar till fullmäktiges mål och indikatorer, målkarta, internkontrollplan samt till de strategiska områdena.

Uppföljning

Förvaltningen följer de cykler som Region Stockholm fastställt avseende uppföljning och rapportering med månadsrapporter, tertialrapport 1, tertial 2 med delårsbokslut och verksamhetsberättelse med årsbokslut.

3 Inriktningsmål, verksamhetsspecifika mål, indikatorer, uppdrag och aktiviteter

3.1 Långsiktig ekonomisk uthållighet

Förvaltningen tar fram övergripande strategiska områden inom olika perspektiv. Det strategiska området *Produktionsfas* inom förvaltningens perspektiv *Ekonomi* kopplar till regionfullmäktiges inriktningsmål *Långsiktig ekonomisk uthållighe*t. För att mäta måluppfyllelsen har förvaltningen tagit fram indikatorer. Syftet med att arbeta övergripande med det strategiska området är att i god tid skapa förutsättningar för genomförande av utbyggnaden inom budget och tidplan genom upphandlingar i konkurrens, kostnadsmedvetenhet och aktivt tidplanearbete.

3.1.1 Ett resultat i balans

Förvaltningen uppvisar ett nollresultat eftersom kostnader täcks av inbetalningar från parterna i överenskommelsen. Detta medför att det årligen redovisas ett nollresultat. Förvaltningen erhåller ett anslag som ska täcka de räntekostnader som belastar förvaltningen för upptagande av lån som täcker delar av Region Stockholms finansieringsdel i överenskommelsen. Detta medför att förvaltningen redovisar ett positivt eller negativt resultat beroende på om anslaget stämmer överens med årets räntekostnader.

Förvaltningen eftersträvar att uppnå rätt kompetensnivå med fokus att arbeta med en kostnadseffektiv organisation. Det pågår därför ett arbete med att genomföra en växling av bemanning för att öka eller bibehålla 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 köp av redovisningstjänster, registratur, vaktmästeri, IT-service.

Indikator	Beslutat av	Mål 2020	RF Mål 2020
Nämnden/bolaget har uppnått sitt resultatkrav	Regionfullmäktige		
Andel resultatenheter som lämnar resultat enligt resultatkrav	Regionfullmäktige		100%
Andelen anställda ska öka eller bibehållas	Nämnd	>=35%	
Årsprognosen ska inte avvika mer än 5 procent jämfört med budget vid varje prognostillfälle	Nämnd	<=5%	
Inga betydande revisionsanmärkningar	Nämnd	0st	

3.1.2 Hållbar investeringsutveckling

Totalkostnaden för ett byggprojekt består till största delen av själva produktionskostnaden. Utöver detta finns byggherrekostnader som behövs för att bygget ska komma till stånd. Detta rör både köpta tjänster och den egna organisationen och innefattar exempelvis projektering, planläggning, miljötillstånd, styrning och uppföljning. I andra större infrastrukturprojekt i Stockholmsområdet är byggherrekostnadsandelen i storleksordningen såsom målet har satts. I dagens infrastrukturprojekt är det många krav som ska samordnas mellan alla de inblandade

parterna. Förvaltningen arbetar därför aktivt för att löpande effektivisera detta arbete för att på så sätt hålla byggherrekostnaderna så låga som möjligt.

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 förestående upphandlingar genomför förvaltningen leverantörsdagar för att locka så många anbudsgivare som möjligt till förvaltningens upphandlingar.

Förvaltningen visar på hemsidan en upphandlingstidplan för samtliga kommande upphandlingar och uppskattade tider för genomförande av dessa. Uppdatering av upphandlingstidplan görs varannan månad eller oftare om behov finns. Ytterligare ett sätt att marknadsföra kommande upphandlingar är genom kvartalsvisa nyhetsbrev till leverantörer som även är översatt till engelska. Utöver detta planeras texter i branschtidningar, information via LinkedIn, Facebook samt dialog med entreprenörer.

Indikator	Beslutat av	Mål 2020	RF Mål 2020
Byggherrekostnaden ska vara högst 35 procent av totalkostnad	Nämnd	35%	
Minst tre anbud per upphandling	Nämnd	100%	
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	<=5%	
Andel investeringar där genomförandebeslut har föregåtts av en total ekonomisk bedömning med totalkostnadskalkyl	Regionfullmäktige		100%
Andel investeringar där genomförandebeslut har föregåtts av åtgärdsvalsanalys	Regionfullmäktige		100%
Andel genomförda investeringar där beslutade effektmål har utvärderats	Regionfullmäktige		100%

3.2 En hållbar regional utveckling

Det strategiska området *Befintligt uppdrag* inom förvaltningens perspektiv *Tid och Process* kopplar till regionfullmäktiges inriktningsmål *En hållbar regional utveckling*. För att mäta måluppfyllelsen har förvaltningen tagit fram indikatorer.

Förvaltningens driver och följer upp hållbarhetsfrågor från tidig planering till färdig utbyggnad, och skapar förutsättningar för miljömässig, social och ekonomisk hållbarhet under den framtida driften.

Hållbarhetsarbetet ska vara relevant och anpassat till förvaltningens påverkan på människor och miljö samt utformas för att uppfylla regionens övergripande mål och policys, Region Stockholms Miljöpolitiska program 2017-2021, mål och krav från andra intressenter samt kraven i ISO 14001.

Förvaltningen har utifrån detta en framtagen Hållbarhetsstrategi som omfattar aspekterna miljö och hälsa, energi och resursanvändning samt socialt ansvar och beskriver övergripande principer för arbetet med att utveckla tunnelbaneutbyggnaden

på ett hållbart sätt. Identifierade fokusområden i arbetet är bland annat resursanvändning, klimatpåverkan och giftiga ämnen i material och produkter.

3.2.1 Social hållbarhet

För att människor ska vilja resa med den nya tunnelbanan måste den vara både tillgänglig, trygg och säker. Genom att utgå från resenärens perspektiv beaktas sociala aspekter såsom tillgänglighet, säkerhet, trygghet, jämlikhet och jämställdhet.

Utbyggnaden av tunnelbanan är ett omfattande projekt. Genomförandet av utbyggnaden kommer att innebära en påverkan på människor som bor eller vistas i närheten av de platser där byggarbeten bedrivs. Det är därför viktigt att frågor som tillgänglighet, säkerhet och trygghet beaktas även under byggtiden.

Jämställdhets- och jämlikhetsperspektiven belyses i sociala konsekvensanalyser och tillgänglighetsperspektivet genom kontinuerlig dialog med handikapporganisationer. Dessa perspektiv ska beaktas både i planeringen av arbetsplatserna och vid design av anläggningen.

Realiseringen och uppföljningen av barnkonsekvensanalyser och sociala konsekvensanalyser förenklas genom framtagande av hjälpmedel såsom mallar och checklistor som kan användas under byggtiden. Under 2020 kommer verktyg för att implementera åtgärder i byggskedet att börja användas.

Under 2020 kommer de första uppföljningarna av leverantörer att genomföras med anledning av kraven i Regionens uppförandekod. Inledningsvis kommer fokus att ligga på att leverantörerna arbetar systematiskt och riskminimerande i leverantörsleden avseende grundläggande mänskliga rättigheter.

Under 2019 beslutade förvaltningen att ytterligare bidra till att skapa mervärden i samhället genom att möjliggöra praktikplatser inom våra projekt, vilket är i linje med övriga offentliga aktörer i branschen. För att möjliggöra detta har förvaltningen påbörjat ett samarbete med Stockholm stads arbetsmarknadsförvaltning och målsättningen för 2020 är att inleda ett partnerskap med förvaltningen.

Indikator	Beslutat av	Mål 2020	RF Mål 2020
Nämnden/bolaget har utifrån sitt uppdrag genomfört aktiviteter avseende social hållbarhet	Regionfullmäktige		Ja

3.2.2 Region Stockholms klimatpåverkan ska minska

Förvaltningen kommer att använda vissa typer av bilar för transporter till och på byggarbetsplatser när arbetet alltmer går in i ett byggskede. Flertalet av dessa bilar kommer inte att kunna drivas av förnybar energi eftersom bilar som ska transporteras i tunnlar har höga säkerhetskrav som bara vissa typer av dieselbilar uppfyller. Förvaltningen använder det ramavtal som Region Stockholm har tecknat och där miljöperspektivet har beaktats.

Klimatpåverkan från Region Stockholms tjänsteresor rapporteras av regionledningskontoret för respektive nämnd/bolag. Region Stockholms totala mätning av klimatpåverkan från utsläpp av växthusgaser kalkyleras och rapporteras av regionledningskontoret för koncernen som helhet.

Mål nummer 13 i Region Stockholms miljöpolitiska program 2017-2021 anger att klimatpåverkan från byggprocesser ska beaktas och begränsas under programperioden.

Förvaltningen har en egen målsättning inom klimatområdet som innebär att projektens klimatpåverkan ska reduceras med 25 procent under genomförandet av utbyggnaden. Under år 2020 kommer detta mål att följas upp genom att fokusera på de uppstartade entreprenadernas specifika målsättning, vilket är ett krav i förvaltningens upphandlingar.

Förvaltningens målsättning avseende klimat är satt på en nivå som erfarenhetsmässigt i liknande projekt inom branschen inte är kostnadsdrivande utan går hand i hand med kostnadsbesparingar i form av optimeringar och hållbara material- och produktval. Förvaltningens arbetssätt inom klimatfrågan bedöms bidra starkt till en kunskapsökning inom både konsult-, beställar- och entreprenörsverksamheten vilket bedöms vara en nyckel till att nå framtida nollutsläppsmål.

Arbetet med att minska klimatpåverkan pågår ständigt inom förvaltningens verksamhet, vilket fram till och med 2019 främst gjorts genom ständiga optimeringar i projekteringsarbetet. Under 2020 kommer stort fokus ligga på att implementera förvaltningens arbetssätt i de första större entreprenaderna. Workshops ska hållas där mål ska sättas på reducering tillsammans med entreprenörer för att se över förbättringsåtgärder vad gäller klimatpåverkan i produktionen. Klimatkalkyler från projektering kommer kompletteras med faktiskt utfall från produktionsskedet.

Ceequal är ett viktigt verktyg i förvaltningens styrning av projektens hållbarhetsfrågor. Ceequal är ett klassificeringssystem och verktyg för att uppnå miljömässigt och socialt hållbara anläggningsprojekt.

Fokus under 2020 kommer fortsatt vara att hitta optimeringar för att ytterligare effektivisera arbetssättet med klimatåtgärder och framförallt uppföljning och rapportering. Det kan handla om mer detaljerade instruktioner och handledning om hur mätning och kalkylering ska göras.

Erfarenhetsmässigt vet vi att viktiga reduceringsåtgärder avseende klimatpåverkan görs tidigt i projekten. Med anledning av detta och det faktum att tiden från planering till färdig anläggning är lång behöver ambitionsnivån i klimatarbetet för det nya projektet Fridhemsplan-Älvsjö beslutas.

Indikator	Beslutat av	Mål 2020	RF Mål 2020
Andel nollutsläppsfordon av de ägda och leasade fordonen inom nämnden/bolaget	Regionfullmäktige		>=7%
Klimatpåverkan från tjänsteresor, ton koldioxidekvivalenter	Regionfullmäktige		>=-10%
Samtliga uppstartade entreprenader ska ha ett mål för reducering av klimatpåverkan.	Nämnd	100%	

3.2.3 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. Under 2020 kommer revisioner att utföras både av extern och intern revisor för att upprätthålla certifikatet och utveckla miljöarbetet. Ledningssystemet ses kontinuerligt över för att fokusera på själva projekten och produktionsskedet, där den största miljöpåverkan finns.

Under 2020 kommer uppföljningen av de villkor som är satta av mark och miljödomstolen för projekten att påbörjas. Förberedande arbeten som krävs innan arbeten får påbörjas handlar om att installera infiltrationsanläggningar, starta upp och intensifiera mätningar avseende grundvatten, buller, vibrationer, sättningar med mera. Villkoren har stor påverkan på framdriften av tunneldrivningen och reglerar störningar för omgivningen under produktionen. Under 2020 kommer rapportering av villkorsefterlevnad att rapporteras till tillsynsmyndigheterna inom ramen för överenskomna kontrollprogram.

Genom 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 2019 beslutades att samtliga projekt ska certifieras med hjälp av tredjepartsverifieringar av utvalda entreprenader.

Indikator	Beslutat av	Mål 2020	RF Mål 2020
100 procent av genomförda Ceequalverifieringar för avslutad projektering och entreprenader ska uppnå nivån Very good.	Nämnd	100%	

3.2.4 Samhällsviktiga funktioner upprätthålls vid extraordinära händelser och klimatförändringar

Förvaltningen har arbetsmiljöhandläggare/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.

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. Förvaltningen har en nollvision avseende allvarliga arbetsmiljöolyckor.

Förvaltningen har en upprättad arbetsmiljöstrategi med tydliga krav för hur projekten ska arbeta systematiskt och proaktivt med arbetsmiljöfrågor under planerings- och byggskedet. Arbetsmiljöstrategin tydliggör vikten av att bland annat ta fram rutiner för kontinuerliga förbättringar i arbetsmiljöarbetet samt följa upp vilken effekt olika åtgärder ger. En viktig del är att säkerställa att olyckor och tillbud utreds och rapporteras internt och till berörda myndigheter.

Under 2020 kommer förvaltningens arbetsmiljöarbete att fokusera på att ta fram indikatorer och arbetssätt för att ytterligare fokusera på det proaktiva arbetsmiljöarbetet för att förhindra att olyckor sker. Allt eftersom produktionen kommer igång kommer förvaltningen att förstärka beställarorganisationen med kompetens som kan följa upp och granska entreprenörernas arbetsmiljöarbete.

Då produktionen kommit igång blir även uppföljningsarbetet viktigt och arbetsmiljöplaner och kontrollplaner ska implementeras i praktiken. Upphandling av säkerhetssystemet för att ha kontroll på vilka som vistas i tunnlarna planeras vara klart under 2020 och installation av systemet i arbetstunnlar påbörjas då.

Indikator	Beslutat av	Mål 2020	RF Mål 2020
Inga allvarliga arbetsmiljöolyckor	Nämnd	0st	
Andel säkerhetsåtgärder enligt Region Stockholms ledningssystem för informationssäkerhet som är implementerade	Regionfullmäktige		>=50%
Nämnden/bolaget har förmåga att hantera extraordinära händelser	Regionfullmäktige		Ja
Andel vidtagna åtgärder av identifierade sårbarheter i klimatanalyser i nämnder och bolag	Regionfullmäktige		>=50%
Andel vidtagna åtgärder av identifierade sårbarheter i risk och sårbarhetsanalyser i nämnder och bolag	Regionfullmäktige		>=50%

3.2.5 Kärnverksamheten ska prioriteras

Inom planläggnings-, tillstånds- och markåtkomstprocesser som drivs av förvaltningen finns risk för överklaganden som kan ha stora tids- och kostnadskonsekvenser. Överklaganden till domstol kan göras av sakägare till exempel för tunnelbanans miljötillstånd och för markåtkomst via lantmäteriförrättning. Förvaltningen arbetar 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. Särskilt tidskritiska under 2020 är de lantmäteriförrättningar som planeras för åtkomst till mark i anslutning till tunnelbanans arbetstunnlar.

Överklaganden av dessa riskerar att leda till produktionsstopp för arbetstunnelentreprenaderna.

Även tilldelningar av upphandlingar kan överklagas till domstol (förvaltningsrätten). Genom bland annat en aktiv dialog med förlorande anbudsgivare minskar risken för överklaganden.

Indikator	Beslutat av	Mål 2020	RF Mål 2020
100 procent av entreprenaderna ska startas enligt fastställd tidplan.	Nämnd	100%	
Miljödom med verkställighet för Depå ska erhållas.	Nämnd	Ja	
100 procent av markåtkomsterna enligt järnvägsplan ska vara säkerställd senast två månader före tillträde till aktuell fastighet	Nämnd	100%	
100 procent av entreprenadupphandlingarna ska startas enligt fastställd tidplan.	Nämnd	100%	
Andel lagakraftvunna domstolsavgöranden där Region Stockholm har vunnit	Regionfullmäktige		>=75%

3.2.6 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 genomförandekostnader för utbyggnaden av tunnelbanan medför i viss mån begränsningar avseende möjligheten till att testa och pröva sig fram men framförallt att införa metoder och verktyg för att arbeta med innovationer på ett systematiskt sätt.

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 kostnadseffektiv 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 genomförandeorganisation. Det finns således sannolikt erfarenhetsvinster för regionen som kan öka kvalitén och effektiviteten i framtida infrastrukturprojekt.

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

Indikator	Beslutat av	Mål 2020	RF Mål 2020
Nämnden/bolaget har infört metoder och verktyg för att arbeta med innovationer på ett systematiskt sätt	Regionfullmäktige		Ja

3.2.7 En av Europas ledande forskningsregioner inom forskning som syftar till bättre hälsa (regionstyrelsen)

3.3 Region Stockholm ska bli en hållbar arbetsgivare

Förvaltningen arbetar övergripande med strategiska områden. Det strategiska området *Hållbar arbetsgivare* inom förvaltningens perspektiv *Attraktiv arbetsgivare* kopplar till regionfullmäktiges inriktningsmål *Region Stockholm ska bli en hållbar arbetsgivare*. För att mäta måluppfyllelsen har förvaltningen tagit fram indikatorer.

Förvaltningen ska vara en attraktiv och konkurrenskraftig arbetsgivare som kan rekrytera, utveckla och behålla medarbetare. Under år 2020 ska förvaltningen fortsätta arbetet med att bli en ännu attraktivare arbetsgivare för våra nuvarande och potentiella medarbetare genom att ha en god arbetsmiljö, gott ledarskap och ett gott medarbetarskap. Förvaltningen arbetar med ständiga förbättringar i vardagen.

HR-avdelningen inom regionledningskontoret utför strategiska, operativa och administrativa HR-tjänster åt förvaltningen. Det operativa och administrativa personalarbetet vid förvaltningen leds och styrs av personalchefen inom HR-avdelningen. Detta innebär att personalchefen vid regionledningskontoret också är formell personalchef för förvaltning för utbyggd tunnelbana.

Förvaltningen inledde i ett tidigt skede under år 2014 ett värdegrundsarbete för att skapa en medarbetargrupp med samma utgångspunkt och värderingar. I dag är fem ledord; öppenhet, pålitlighet, kompetens, samverkan och driv en del i det vardagliga arbetet och genomsyrar bemötande, samverkan och processer såväl inom förvaltningen som gentemot externa parter. Värdegrundsarbetet är en ständigt pågående process inom förvaltningen. Region Stockholm fattade under år 2019 beslut om en ny policy, Uppförandekod för Region Stockholm, RS 2019-0829, som berör varje medarbetare. Mot den bakgrunden kommer förvaltningen inleda ett arbete med förvaltningens värdegrund.

Det är väsentligt att förvaltningen är en attraktiv och konkurrenskraftig arbetsgivare som kan rekrytera, utveckla och behålla medarbetare.

Om förvaltningen är en attraktiv arbetsgivare mäts genom stolta och motiverade medarbetare i medarbetaruppföljningen. 2019 låg medarbetarindexet på förvaltningen på 78, en nivå som förvaltningen strävar efter att förbättra.

Att förvaltningen som arbetsgivare är attraktiv kan också speglas i att medarbetarna är friska och mår bra. Andelen sjukfrånvaro följs därför löpande för anställda och handlingsplaner tas fram vid behov.

3.3.1 Region Stockholm - attraktiv arbetsgivare

Bra chefer och ledare skapar förutsättningar för ett bra arbetsklimat och en styrning

som överensstämmer med regionens mål. En viktig del i att vara en attraktiv arbetsgivare i dag och för framtiden är att chefer inom förvaltningen har den kompetens som behövs för att driva och genomföra ett kontinuerligt förändrings- och förbättringsarbete. Förvaltningen prioriterar därför nedanstående områden.

- Förvaltningens chefer deltar i chefs- och ledarutvecklingsprogrammet som har sin utgångspunkt i regionens personalpolicy, ledarkriterier och rollbeskrivning för chefer.
- Förvaltningens chefer erbjuds vid behov individuella chefscoachningsprogram.
- Förvaltningens chefer erbjuds att delta i mentor/adeptprogram.
- Förvaltningens chefer erbjuds att genomgå chefs-/ ledarskapsutbildningar.
- Identifiera och utveckla kommande chefer genom att erbjuda utvalda ledare utan formellt personalansvar att delta i ledarutvecklingsprogram.

Förvaltningen fortsätter satsa på det ledarskapsträffar som idag består av fyra träffar per år. Fokusområdena är både chefs- och ledarskapsansvaret. Hitintills har träffarna handlat om ökad kunskap inom coachning, förändringsledning samt personlig utveckling men även om fortbildning inom de krav som regionen ställer på en chef. 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.

Stora infrastrukturprojekt lockar studenter. Förvaltningen deltar på olika studentmässor. Syftet är att kunna erbjuda både examensarbeten och praktikplatser. En målsättning är också att anställa nyutexaminerade ingenjörer, samhällsplanerare och lantmätare.

Indikator	Beslutat av	Mål 2020	RF Mål 2020
Personalomsättning	Regionfullmäktige		<=13%
Andel av medarbetarna som uppger att de under året haft ett individuellt medarbetarsamtal med sin närmaste chef	Regionfullmäktige		100%
Medarbetarindex	Regionfullmäktige		>=76
Ledarskapsindex	Regionfullmäktige		>=78
Andel av medarbetare som utsätts för kränkande särbehandling som har samband med arbetet	Regionfullmäktige		Minska från år 2 019
Andelen sjukfrånvaro i relation till ordinarie arbetstid	Regionfullmäktige		<6,2%
Andelen medarbetare som tycker att förvaltningen är en attraktiv arbetsgivare/uppdragsgivare ska minst bibehållas	Nämnd		
Minst en särskild satsning per termin ska genomföras för gruppen anställda.	Nämnd	>=1st	
Det samlade medarbetarindexet ska förbättras.	Nämnd	>78%	
Det samlade ledarskapsindexet ska minst bibehållas.	Nämnd	>=80%	
Totalindex ska förbättras.	Nämnd	>77%	

3.3.2 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.

Indikator	Beslutat av	Mål 2020	RF Mål 2020
Kompetensutvecklingsindex	Regionfullmäktige		>=76

4 Nämndspecifika mål, indikatorer, uppdrag och aktiviteter

4.1 Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem

Förvaltningen arbetar övergripande med strategiska områden. Det strategiska området *Överlämning* och *Nytt uppdrag* inom förvaltningens perspektiv *Mottagare/Produkt* kopplar till det nämndspecifika målet *Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem*. För att mäta måluppfyllelsen har förvaltningen tagit fram indikatorer.

4.1.1 Attraktiva resor

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

4.1.2 Trygga resor

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

4.1.3 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.

4.1.4 Tillgänglig och sammanhållen region

Förvaltningen är en aktör i regionens samhällsbyggande och samhällsplanering. Utbyggnaden av tunnelbanan kräver omfattande samordning med den utbyggnad av bostäder som har avtalats i Stockholmsöverenskommelsen. Ett tydligt exempel är så kallat samordnat planförfarande som har tillämpats mellan processerna för järnvägsplaner från förvaltningen och kommunernas detaljplaner. Det samordnade planförfarandet innebär att kommunerna kan tillgodogöra sig samråd inom järnvägsplan för tunnelbanan i den formella processen vid framtagande av detaljplaner.

För att regionen ska uttala sig som en samlad part i samhällsplaneringen samordnas formella yttranden gällande detaljplaner med trafikförvaltningen och tillväxt och regionplaneförvaltningen så att endast ett yttrande från regionen lämnas. Även yttranden till andra aktörer samordnas vid behov, exempelvis gällande närliggande projekt.

Det är genom media som de allra flesta får bilden av förvaltningens arbete. Då är det viktigt att det som syns i media är sakligt, korrekt och ger en rättvis bild – framför allt av händelser som skulle kunna vara negativa. För att nå målet jobbar förvaltningen

aktivt med att bygga goda relationer till journalister. Inte minst viktiga är stadsdelstidningar som kommer direkt hem till förvaltningens målgrupper ett par gånger i veckan. Även branschtidningarna är viktiga, eftersom det är där förvaltningen kan nå framtida medarbetare och leverantörer.

Genom en hög servicenivå mot media under hela planeringstiden har förvaltningen byggt upp en positiv bild av verksamheten och av vad förvaltningen ska bygga, vilket återspeglas i de mätningar som görs varje månad av mediabilden.

Utbyggnaden av tunnelbanan kommer att påverka flera hundratusen stockholmare. Den som vet vad som ska hända och varför känner sig tryggare och har en större förståelse för störningar. För att nå målet arbetar förvaltningen aktivt med att nå ut på många olika sätt. Kommunikationen anpassas efter olika målgrupper och förutsättningar. Olika kanaler når olika delmålgrupper och genom en mix av kanaler uppnår förvaltningen högre täckning. En planerad mix och ett koordinerat innehåll underlättar genomförandet under byggtiden och förvaltningen kan på ett effektivt sätt värna och stärka Region Stockholms varumärke.

I oktober 2019 träffades en överenskommelse mellan Region Stockholm och Stockholms stad om att förskottera totalt 100 miljoner kronor för att tidigarelägga projektstart av Älvsjö-Fridhemsplan, 40 miljoner år 2020 och 60 miljoner år 2021. Förvaltningen förbereder nu för ett planeringsskede av projektet med målet kunna besluta om lokalisering och genomförandeavtal vid årsskiftet 2021/2022.

Indikator	Beslutat av	Mål 2020	RF Mål 2020
100 procent identifierade objekt i gränsområden mellan förvaltning för utbyggd tunnelbana och trafikförvaltningen ska ha hanterats	Nämnd	100%	
100 procent av de definierade överlämningsområdena ska ha en beslutad plan (tid och aktivitet) för överlämning.	Nämnd	100%	
100 procent av leveranserna från FUT enligt beskedstidplanen ska hållas.	Nämnd	100	
100 procent av färdigställda anläggningsdelar ska vara i enlighet med de fastställda kraven i kravdatabasen.	Nämnd	100	
Andelen positiva/neutrala inslag i media minst 85 procent	Nämnd	85%	
75 procent av de boende i närområdet ska anse sig vara informerade	Nämnd	75%	
Parterna ska anse sig informerade om tid och kostnadsutveckling.	Nämnd	70%	

Uppdrag	Status
Tunnelbanestation Hagalund, Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan, Spårväg syd och Roslagsbanan till City	Pågående enligt plan
Tidigarelägga investeringarna i 2017 års Sverigeförhandling	Pågående enligt plan

5 Intern kontroll och regelefterlevnad

5.1 Resultat och analys från riskbedömningen

Förvaltningen har för år 2020 identifierat 21 risker som tas med till internkontrollplanen och som särskilt kommer följas upp under året.

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 ekonomiskt, säkerhets- och informations, operativa risker samt efterlevnadsrisker. Förvaltningsledningen är därför tydlig med att det är viktigt att systematiskt identifiera risker och agera utifrån det. Förvaltningen har mot bakgrund av det valt att ta med även de som värderats till medelhög risk till internkontrollplanen.

Av 21 risker värderas 3 risker till mycket hög risk. 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 risk Krishantering där konsekvensen blir hög men sannolikheten lägre.

5.2 Regelefterlevnad

Informationssäkerhet

Roller, ansvar samt struktur för förvaltningens informationstillgångar fastställts i enlighet med regionens riktlinjer för informationssäkerhet, LS 2016-0646. Ett tydligt informationsägarskap och uttalat ansvar säkerställer att informationen i verksamheten hanteras i enlighet med kraven på åtkomst, riktighet och tillgänglighet. Fortsatt arbete kommer att ske under 2020 med att klassificera vitala informationstillgångar i verksamheten. En förnyad genomgång ur ett verksamhetsperspektiv ska genomföras av förvaltningens dokumenthanteringssystem utifrån fastställda informationssäkerhetskrav.

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

Ett fortsatt arbete med att utveckla ledningssystem, LIS, för att säkerställa ett systematiskt informationssäkerhetsarbete i enlighet med övergripande riktlinjer. Dataskyddsombud kommer fortlöpande säkerställa efterlevnad av dataskyddsförordningen.

Den samlade redovisningen av regelefterlevnad avseende förvaltningens informationssäkerhetsarbete samt implementeringen och dataskyddsförordningen görs

i Compliance-portalen enligt regionens direktiv och riktlinjer.

Säkerhet

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.

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.

Krisberedskap

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

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

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

Antikorruption

Förvaltningen har riktlinjer avseende mutor och jäv som ansluter till Sveriges kommuner och landstings 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. Förvaltningens riktlinje 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 Regionen Stockholms Uppförandekod för leverantörer, LS 1303-0353.

Ny rutin har införts för konsulter som anlitas via konsultmäklare, i samband med kontrakt ska konsult bland annat signera ett de har erhållit information kring förvaltningens riktlinjer avseende mutor och jäv.

Upphandling och Inköp

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 pågår så att dessa styr mot regionens övergripande policy och riktlinjer där så är tillämpligt.

Uppförandekod för leverantörer

Det är av stor vikt att förvaltningen i alla upphandlingar ställer rätt krav vad gäller miljö, kvalitet, energieffektivitet, sociala krav med mera. Förvaltningen 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.

6 Verksamhetstal

6.1 Avtal och överenskommelser

Förvaltningen har under år 2018 och år 2019 arbetat med så kallade sidoavtal till tidigare tecknade genomförandeavtal. Sidoavtalen förtydligar arbetssätt mellan regionen och respektive kommun samt beskriver hur processen för tunnelbanans markanspråk ska gå till. Det sista i raden av sidoavtal, med Solna kommun, beslutades för regionens del i Trafiknämnden i maj 2019 (FUT 2019-0120).

Inhyrd personal i förvaltningen avropas via det konsultmäklaravtal som finns. Utöver inhyrd personal har förvaltningen exempelvis under år 2019 upphandlat organisationer och materiel för exempelvis mätning av omgivningspåverkan (i enlighet med beslut i Trafiknämnden FUT 2018-0046).

Under 2019 har förvaltningen hittills tilldelat fyra entreprenadkontrakt för arbetstunnlar. Det gäller Järla östra, Värmdövägen, Skönviksvägen och Londonviadukten. Resterande arbetstunnlar kommer att tilldelas under återstoden av år 2019 och under år 2020. Entreprenadkontrakt för Barkarbys tre arbetstunnlar tilldelades årsskiftet 2018/2019.

Bland de större huvudtunnelentreprenaderna pågår utvärdering av huvudtunnel i tunnelbana till Barkarby. Under år 2020 påbörjas upphandling av flera av de större huvudtunnelentreprenaderna.

I oktober 2019 träffades en överenskommelse mellan Region Stockholm och Stockholms stad om att förskottera totalt 100 miljoner kronor för att tidigarelägga projektstart för tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan enligt Sverigeförhandlingen. Tidigareläggningen innebär en finansiering från regionen och Stockholms stad på 40 miljoner år 2020 och 60 miljoner år 2021.

7 Ekonomi

7.1 Resultatbudget

Resultat*	Utfall 2018	Budget 2019	Budget 2020	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023
Anslag	4	4	10	20	30	47
Övriga bidrag	106	129	133	157	166	154
Övriga intäkter	0	0	0	0	0	0
Verksamhetens intäkter	**110**	**133**	**143**	**177**	**196**	**201**
Personalkostnader inkl inhyrd personal	-80	-84	-88	-82	-77	-73
Lämnade bidrag	0	0	0	0	0	0
Lokal- och fastighetskostnader	-10	-9	-11	-11	-13	-13
IT- och telekostnader	-6	-8	-9	-10	-10	-10
Övriga kostnader	-11	-28	-25	-55	-67	-58
Verksamhetens kostnader	**-106**	**-129**	**-133**	**-157**	**-166**	**-154**
Avskrivningar	0	0	0	0	0	0
Finansnetto	-2	-4	-10	-20	-30	-47
Resultat**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

* mkr
** Avser resultat före bokslutsdispositioner

Verksamheten bygger på överenskommelsen inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling och avser en samlad partfinansierad investering i utbyggnad av Stockholms tunnelbana. Det gör det till den största satsningen på tunnelbanan sedan 1970-talet. Till denna överenskommelse tillkommer station Södra Hagalund i enlighet med beslut i LS 2017-0389 samt Järfälla kommuns finansiering avseende uppgång och biljetthall Veddesta vid Barkarby stations tunnelbanestation, FUT 2017-0232.

Enligt Sverigeförhandlingen ska arbetet med tunnelbana till Älvsjö påbörjas under år 2022 vilket också är inarbetat i investeringsbudgeten. En tidigareläggning beslutades den 22 oktober 2019. I betalningsplanen återfinns de olika parternas finansiering. Avtalet anger att uppräkning ska ske med KPI. Investeringsbudgeten har från år 2020 och framåt räknats upp med 2 procent i enlighet med Region Stockholms centrala anvisningar.

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 köp av redovisningstjänster, registratur, vaktmästeri, 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.

Beslutet att upparbeta anläggningen i AB SL får konsekvenser för andelen kostnader som belastar resultaträkningen från år 2020 vilket innan implementering är svårt att överblicka.

Resultatet för samtliga år, 2020-2023, är i linje med regionens beslutade resultatkrav. 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 tar över 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.

7.1.1 Intäkter

Förvaltningens verksamhet bekostas genom en partsgemensam finansiering. Parternas bidrag redovisas i sin helhet via balansräkningen och konteras som intäkter i samband med nyttjandet. Intäktsutvecklingen följer därmed kostnadsutvecklingen. Region Stockholm finansierar förvaltningen via regioninterna lån som belastas med räntekostnader. För att hanteringen ska bli kostnadsneutral för förvaltningen i relation till övriga finansierande parter erhåller förvaltningen ett anslag från Region Stockholm motsvarande räntekostnaderna. Från och med 2020 planeras lånen att hanteras inom AB SL:s verksamhet och anslagen bör därför gå in i AB SL.

Anslagens storlek ökar i takt med belåningen och budgeterat anslag för år 2020 är 10 miljoner kronor. För de kommande planåren bedöms anslagen vara 20 miljoner kronor för 2021, 30 miljoner kronor 2022 och 47 miljoner kronor 2023.

Förvaltningen redovisar intäkter i form av övriga bidrag i takt med nyttjande av investeringsbidrag. Denna hantering resulterar i att övriga bidrag är direkt jämförbara med verksamhetens kostnader och att förvaltningen kan uppnå ett nollresultat.

7.1.2 Kostnader

I resultaträkningen redovisas kostnader som uppkommer inom förvaltningens stabsenheter eller kostnader inom investeringsobjekten som identifierats som ej aktiverbara.

Personalkostnader och inhyrd personal

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

Personalkostnader inklusive inhyrd personal förväntas öka under 2020 med 4 miljoner kronor för att sedan minska under planåren med 1, 7 respektive 10 miljoner kronor jämfört med år 2019.

Jämfört med föregående års budget har förvaltningen budgeterat en ökning av lön med 3 miljoner kronor år 2020. För kommande planår antas ökade lönekostnader vara 4 miljoner kronor år 2021 , 5 miljoner kronor år 2022 samt 5 miljoner kronor år 2023. Detta kan förklaras av att volymen, mätt i antal helårsarbeten, budgeteras att öka med 11 procent år 2020 jämfört med 2019 års budget, vilket motsvarar en förändring av lönekostnad om 3 miljoner kronor hänförligt till volymförändringen. Vidare har förvaltningen budgeterat en volymökning med ytterligare 2 procent under år 2021 vilket resulterat i en ökning om 1 miljon kronor för att sedan vara konstant under 2022-2023. Detta i kombination med en budgeterad löneökning om 1-2 procent årligen under perioden 2020-2023 vilket motsvarar hela förändringen av lönekostnader.

Tillkommande kostnader för internt PO-pålägg uppgår till 48 procent vilket motsvarar cirka 1, 2, 2 respektive 2 miljoner kronor i ökade kostnader jämfört med 2019. Övriga personalkostnader budgetars inte variera väsentligt under 2020-2023 jämfört med 2019.

Kostnader för inhyrd personal har budgeterats minska med 1, 8, 14 respektive 19 miljoner kronor för perioden 2020-2023 jämfört med år 2019. Detta till följd av en successiv minskning av volym i enlighet med förvaltningens mål att öka andelen anställda samt att volymen inhyrda teknikspecialister och samordnare inom staben budgeteras att minska från och med 2020 beroende på att förvaltningen går in i en ny fas med byggande och dessa resurser inte behövs längre.

Övriga kostnader, avskrivningar och finansnetto

Lokal- och fastighetskostnaderna avser förvaltningens kontor på Norra stationsgatan 69, samt konferenslokaler på Hälsingegatan och uppgår för år 2019 till 9 miljoner kronor. Lokalkostnaderna förväntas öka för både år 2020 och år 2021 vilket beror på att serviceförvaltningen från och med år 2020 höjer priset per arbetsplats vilket leder till en ökning med cirka 2 miljoner kronor. Från och med år 2022 planeras förvaltningen att köpa motsvarande tjänster externt.

IT- och telekostnaderna avser interna supportkostnader för IT-utrustning och standard-programvaror som hyrs internt inom Region Stockholm. Resterande IT-kostnader avser främst kostnader för dokumenthanteringssystemet Webforum, redovisningssystemet Agresso samt kostnader för regionens webbsida. För år 2019 uppgår kostnaderna till 8 miljoner kronor och för år 2020 förväntas kostnaderna öka med 1 miljon kronor, vilket bland annat beror på ökade licenskostnader.

I posten för övriga kostnader ingår konsultkostnader, diverse övriga kostnader samt informations- och kommunikationskostnader. För år 2019 uppgår övriga kostnader till 28 miljoner kronor vilket är högre än utfallet år 2018 som uppgick till 5 miljoner kronor. En av anledningarna till avvikelsen är att konsultkostnaderna ökar då förvaltningen under år 2019 budgeterat att utveckla en mätdatabas för vattenverksamhet samt utföra ett implementeringsarbete avseende prognos- och

budgetsystem. Från år 2020 beräknas övriga kostnader minska med 3 miljoner kronor till följd av att implementeringarna blir genomförda. Under 2021-2023 budgeteras övriga kostnader öka primärt till följd av kostnader hänförliga bytespunkt Barkarby där Trafikverket utför arbetet och äger anläggningen varför detta redovisas som en kostnad och inte som en investering inom förvaltningen om 40, 52 och 44 miljoner kronor för respektive år. Det är i dagsläget oklart hur dessa kostnader kommer att redovisas vilket behöver utredas ytterligare.

7.1.3 Verksamhetsindelad resultatbudget

7.2 Balansräkning

Balansräkning*	Utfall 2018	Prognos 2019	Budget 2020	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023
Anläggningstillgångar	3 169	4 419	7 167	10 979	15 769	21 860
Omsättningstillgångar	1 071	2 600	1 082	1 082	1 082	1 082
- varav kassa och bank	*989*	*2 518*	*1 000*	*1 000*	*1 000*	*1 000*
SUMMA TILLGÅNGAR	**4 239**	**7 018**	**8 249**	**12 060**	**16 851**	**22 942**
Eget kapital	2	0	0	0	0	0
Avsättningar	0	0	0	0	0	0
Skulder	**4 237**	**7 018**	**8 249**	**12 060**	**16 851**	**22 942**
- varav långfristiga skulder	*3 951*	*6 732*	*7 962*	*11 774*	*16 564*	*22 656*
- varav kortfristiga skulder	*286*	*286*	*286*	*286*	*286*	*286*
SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL	**4 239**	**7 018**	**8 249**	**12 060**	**16 851**	**22 942**

* mkr

Ingående balans i balansräkningen består av utfall för år 2018 och prognostiserade anläggningstillgångar för år 2019 är baserade på senast rapporterad prognos per oktober. Därefter följer anläggningstillgångarna den rapporterade budgeterade investeringsplanen.

Anläggningstillgångarna består hittills främst av pågående arbeten i form av investeringar i projektering, utredning, förberedande arbeten för tunnelbanesträckningar och arbetstunnlar. Tillgångarna ökar i takt med att utbyggnaden av tunnelbanan fortskrider. De kommande åren går förvaltningen in i en intensivare fas med alltfler produktionsstarter, varför anläggningstillgångarna ökar i motsvarande takt.

Prognosen för anläggningstillgångarna för år 2019 är lägre än budgeterat. I och med att investeringsplanen är fastställd sedan tidigare ger detta effekten att skillnaden mellan budget 2018 och prognos 2018 inte justeras och därför inte tydliggörs i den budgeterade balansräkning som spänner över flera år.

Inbetalningarna till förvaltningen styrs via beslutad betalningsplan som är utformad

utifrån de bedömningar om upparbetning som skedde i samband med tilläggsavtalet till Stockholmsförhandlingen. Till detta tillkommer betalningsplanen för Sverigeförhandlingen.

De budgeterade omsättningstillgångarna består främst av kassa och bank samt en mindre del kortfristiga fordringar som exempelvis momsfordran. Kassa och bank utgår i grunden från betalningsplanen och där återfinns den likviditet som uppkommer hos förvaltningen då parternas bidrag under en period är högre än upparbetning. Kassa och bank för år 2019 utgår från saldo på bankkontot per 2019-12-31. Desto närmare nästa faktureringstillfälle, desto lägre blir likviditeten. Fakturering har hittills skett två gånger per år och så kommer även ske under år 2020. Kassa och bank för år 2020 är därför budgeterad att öka med skillnaden mellan betalningsplan och upparbetning enligt budget.

För de därefter följande åren pågår diskussion med parterna om eventuell tätare faktureringsfrekvens för att förvaltningen inte ska ha för hög likviditet. I den budgeterade balansräkningen beräknas kassa och bank uppgå till en miljard i slutet av de budgeterade åren.

De långfristiga skulderna består av de investeringsbidrag i form av medfinansiering som finansierar tunnelbaneutbyggnaden i enlighet med Stockholmsöverenskommelsen och Sverigeförhandlingen. Den del av medfinansieringen som kommer från stat och kommuner bokförs som extern skuld och den del av medfinansieringen som sker via Region Stockholm bokförs som intern skuld. Regionens andel som tas upp via lån redovisas som räntebärande skulder medan den del av finansieringen som inte tas upp via lån redovisas som icke räntebärande skulder. Regionens andel av finansieringen är skillnaden mellan "långfristiga skulder" och "varav medfinansiering/investeringsbidrag" i balansräkningen. Balansräkningen är budgeterad så att medfinansieringen följer betalplan över åren.

7.3 Investeringar

Objekt	2020	2021	2022	2023	2024
Tunnelbana till Nacka och Söderort	1 429,9	1 680,3	1 476,5	2 038,3	2 606,6
Tunnelbana till Arenastaden	251,6	534,4	628,3	895,9	974,5
Station Södra Hagalund	87,0	188,7	223,5	312,8	323,6
Tunnelbana till Barkarby	682,7	511,9	522,5	545,4	150,3
Depå Nya tunnelbanan	252,0	828,0	885,0	717,0	723,0
Fordon	2,6	2,7	856,5	1179,0	340,9
Tunnelbana till Älvsjö	42,8	65,5	198,1	403,0	411,0
Summa	2 748,6	3 811,5	4 790,4	6 091,3	5 529,9

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.
- Depå Tillkommande.
- 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 mellan Fridhemsplan och Älvsjö, med sex stationer

I Investeringsbudgeten för år 2019 samt planår ingår Järfälla kommuns finansiering med 91 miljoner kronor avseende uppgång och biljetthall Veddesta vid Barkarby stations tunnelbanestation, FUT 2017-0232. Dessutom har justering skett för bytespunkt Barkarby station, FUT 2018- 0104, där cirka 200 miljoner kronor i 2016 års prisnivå beräknas att betalas ut till Trafikverket och därmed kostnadsförs.

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. Samarbetet medför att förvaltningarna tillsammans kan öka samhällsnyttan genom att förre nya fordon behöver införskaffas i närtid då istället C20 kan livstidsförlängas och nyttjas.

I ovanstående tabell framgår budgeterade investeringsutgifter för år 2020 samt kommande fyra planår med hänsyn tagen till ovanstående punkter.

Investeringsplanen för nämnder och bolag tas fram i samband med budgetarbetet vilket generellt sker cirka ett år innan budgetåret. Rådande investeringsplan ligger jämfört med nuvarande bedömningar något högt och upparbetningsgraden förväntas därför bli lägre än beslutad investeringsplan.

Stockholmsförhandlingen gällande utbyggd tunnelbana är avtalad i 2013 års prisnivå med tilläggsavtal i 2016 års prisnivå. Avtalet anger att uppräkning av medfinansiering sker med KPI. Siffror avseende budgeterade värden för investeringar har dock i förvaltningens verksamhetsplan från år 2019 och framåt räknats upp med 2 procent per år i enlighet med regionens anvisningar.

Den del av finansieringen som Region Stockholm förskotterar för statens del påverkar regionens likviditet och ses därmed inte som medfinansiering utifrån ett regionperspektiv förrän vid återbetalningstillfället. Därför ingår inte dessa belopp i medfinansieringen.

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 2019 och flera delar av tunnelbaneutbyggnaden går in i byggnationsfas under år 2020.

Förvaltningen planerar för flera byggstarter under planperioden. 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 stabsfunktion bemannad med medarbetare som stödjer projekten inom följande områden; ekonomi, fastighet/markåtkomst, tillstånd, hållbarhet, tidsplanering, datasamordning, kvalitet, arbetsmiljö samt omgivningspåverkan. I projekten finns resurser som även ska verka som samordnare för hela avdelningen inom utsedda sakområden.

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 stycken arbetstunnlar.

Projektering

Den första projekteringsfasen, systemhandlingsprojekteringen, startades för tunnlarna och stationerna år 2016 och slutfördes under år 2018. Nästa fas, bygghandlingsprojekteringen, har pågått sedan år 2018 och kommer att fortsätta även under år 2020. Bygghandlingsprojektering är underlag för upphandlingarnas förfrågningsunderlag.

Systemhandlingsprojekteringen för BEST kommer att slutföras under år 2020 och delar av bygghandlingsprojekteringen kommer att påbörjas under år 2020.

Förvaltningen uppskattar det tillkommande behovet avseende projekteringstjänster till cirka 400 miljoner kronor fram till 2020 för Tunnelbana till Nacka och Söderort.

Planläggning och prövning

Under år 2019 uppnådde projektet flera viktiga milstolpar i planprövningsprocessen. I

september vann detaljplanen för Stockholms stad laga kraft. I februari hölls miljödomsförhandlingen för utbyggnaden till Nacka och Söderort. I juni erhölls miljödom med verkställighet och i oktober vann järnvägsplanen laga kraft.

Med miljödom, detaljplan och järnvägsplan på plats så kan nu projektet fortsätta med avtalsarbete som är kopplat till byggstart. Under 2020 kommer därför markåtkomst att vara i fokus då avtal med berörda fastighetsägare krävs dels för etableringsytor och dels för att driva tunnlar under fastigheter.

Under år 2020 beräknas detaljplanen för den planerade likriktarstation i Stadshagen att antas och vinna laga kraft.

Upphandling och byggande

Med detaljplaner för både Nacka och Stockholms stad, järnvägsplan samt miljödom med verkställighet så kan projektet nu börja bygga. Tidigare har en vissa förberedande arbeten utförts (bland annat ledningsflyttar samt förberedande arbeten i den befintliga stationen vid Gullmarsplan), men med alla planer på plats så kan projektet under år 2020 starta med att bygga de arbetstunnlar som krävs. De första arbetstunnlarna planeras att börja byggas under första kvartalet 2020.

Under år 2020 kommer upphandlingen av de första av projektets större berg- och anläggningsentreprenader att starta. Först ut är Nacka, Sofia och Gullmarsplan. Entreprenaderna omfattar spår- och servicetunnlar och stationsutrymmen, med mera. De planeras produktionsstartas under år 2021.

Under år 2020 kommer upphandlingar av vertikala transporter (hissar och rulltrappor) att ske. Arbetena planeras göras i fem separata entreprenader.

Ekonomi

De totala projektmedlen för Tunnelbana till Nacka och Söderort uppgår till 13,2 miljarder kronor (prisnivå januari 2016). För 2020 har 1 430 miljoner kronor budgeterats i investeringsutgift.

Avdelning norr

Tunnelbana till Arenastaden

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

Nu när byggskedet startar kommer organisationen att delas in i tre delprojekt. Delprojekt Stockholm, delprojekt Solna och delprojekt BEST. Det kommer också finnas en stab med projektchef och gemensamma funktioner för de tre delprojekten.

Projektering

Bygghandlingsprojekteringen av arbetstunnlarna är klar och förfrågningsunderlag för

arbetstunnlarna i Hagastaden och Hagalund är utskickade på anbudsräkning. Arbetstunnel Arenastaden beräknas skickas ut under våren 2020.

Bygghandlingsprojektering av berg- och anläggning färdigställdes under år 2019 medan bygghandlingsprojektering av bygg- och installation, BEST samt vändspåret i Åkeshov pågår för fullt.

Projekteringen kommer att fortgå om än i mindre utsträckning under hela byggtiden.

Planläggning och prövning

Den 18 februari antogs Stockholms detaljplan men den överklagades av två parter. Detaljplanen i Solna antogs i kommunfullmäktige i Solna 26 augusti men är även den överklagad. Projektet förväntar sig att båda detaljplanerna vinner laga kraft under våren 2020.

Trafikverket har tidigare haft synpunkter på järnvägsplanen gällande korsningspunkter med deras anläggningar. Kommunikation har pågått med Trafikverket och ett PM har skrivits där projektet bemött Trafikverkets synpunkter. Projektet har fått klartecken från Trafikverket och därefter fått tillstyrkan från länsstyrelsen. Den 22 augusti skickades järnvägsplanen vidare till planprövning på Trafikverket och den förväntas fastställas under första halvåret 2020.

Upphandling och byggande

Upphandlingsprocessen pågår för arbetstunnlarna i Hagastaden och i Hagalund. Kontraktsskrivning och byggstart beräknas till första halvan av år 2020. Utskick av förfrågningsunderlag för arbetstunnel Arenastaden samt Station Hagastaden planeras till våren 2020.

Förfrågningsunderlaget för vändspår i Åkeshov skickas ut på anbudsräkning i januari och produktionen planeras att genomföras maj-augusti 2020.

Ekonomi

De totala projektmedlen för Tunnelbana till Arenastaden uppgår till 4,15 miljarder kronor (prisnivå januari 2016). Till detta tillkommer station Södra Hagalund som finansieras via separat avtal och omfattar 1,2 miljarder kronor i prisnivå januari 2016. I budget för år 2020 är Södra Hagalund ett eget investeringsobjekt, men arbetet utförs inom samma projekt som Arenastaden. För år 2020 har 252 miljoner kronor budgeterats i investeringsutgifter för Tunnelbana till Arenastaden och 87 miljoner kronor för station Södra Hagalund.

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

Den mesta projekteringen är nu gjord i och med de färdiga handlingarna för bygg- och installationsentreprenaden. Det kommer fortsätta projekteras men i mindre utsträckning än tidigare. I stället övergår projektörens uppdrag till att tekniskt stödja under byggtiden samt börja med relationshandlingar.

Dessutom kommer arbete pågå under år 2020 med att färdigställa handlingar till förfrågningsunderlag för el, bana och signal.

Förvaltningen uppskattar det tillkommande behovet avseende projekteringstjänster till cirka 100 miljoner kronor fram till 2020 för Tunnelbana till Barkarby.

Planläggning och prövning

Projektet har erhållit miljödom och kommunernas gamla detaljplaner är justerade. Järnvägsplanen fastställdes under november 2018. Under år 2019 började projektet söka de nödvändiga mark- och bygglov som krävs för anläggningen. För att få dessa lov kräver kommunen att deras pågående detaljplaner blir antagna. Om detaljplanerna blir försenade eller överklagade kan det innebära att byggloven försenas och påverkar produktionen. Arbete med mark- och byggloven kommer fortsätta under år 2020.

Upphandling och byggande

Byggandet av arbetstunnlar för tunnelbana till Barkarby pågår sedan årsskiftet och förväntas färdigställas under första halvåret år 2020.

Under hösten 2019 har utvärderingen för upphandlingen för den stora berg- och anläggningsentreprenaden, Järfällatunneln, pågått. Denna entreprenad förväntas bli förvaltningens enskilt största beloppsmässigt och under det första kvartalet 2020 beräknas entreprenaden byggstarta.

I början av året beräknas förfrågningsunderlaget för projektets bygg- och installationsentreprenad skickas ut. Den kommer vara ute på räkning i cirka ett halvår vilket innebär anbudsutvärdering under hösten. Till detta uppdrag kommer rulltrapporna, som upphandlas som en separat entreprenad, att integreras som en tillhandahållen underentreprenad. Förfrågan för rulltrappor skickades ut i november 2019 och anbudstiden sträcker sig till februari 2020.

Ekonomi

De totala projektmedlen för Tunnelbana till Barkarby uppgår till 3,3 miljarder kronor (prisnivå januari 2016). För år 2020 har 683 miljoner kronor budgeterats i investeringsutgifter. Uppgång Veddesta vid Barkarby station finansieras via separat avtal med Järfälla kommun.

Depå och fordon

I samband med att fullmäktige beslutade att godkänna avtalet om utbyggd tunnelbana uppdrogs det åt förvaltningen att även genomföra investering i depå och fordon för motsvarande 6,2 miljarder kronor (prisnivå januari 2013). Denna summa har justerats med 500 miljoner kronor (prisnivå 2013) avseende fordon som har flyttats till trafikförvaltningen inom ramen för regionens budget för år 2017 och år 2018. Depå

respektive fordon är två separata investeringsobjekt. Projektens uppdrag är att säkerställa att det finns fordon och depåkapacitet inför de olika trafikstarterna för nya tunnelbanan.

Depå Nya tunnelbanan

Projektering

För huvudtunneln, anslutningsspår farstagrenen, startas bygghandlingsprojekteringen upp och kommer att pågå under hela 2020. För delprojekten Depå samt BEST planeras en systemhandlingsleverans till sommaren. Baserat på vilken upphandlingsform som kommer att väljas kommer bygghandlingsprojekteringen att startas upp efter sommaren.

Planläggning och prövning

Projektets järnvägsplan granskades mellan den 12 november och den 11 december 2019. Den planeras sedan att skickas in för fastställelse under kvartal ett 2020 och den beräknas vara lagakraftvunnen under kvartal fyra 2020.

Under oktober 2019 har arbete med kompletteringsföreläggandet från domstolen pågått. Nya rådighetsavtal har skrivits med Stockholms hem och Stockholm stad. Kompletteringen skickades in till domstolen i november 2019. Detta ligger i linje med beräknad tidplan.

Det har identifierats en risk för sulfider i berget vilket lett till att projektet börjat upprätta en handlingsplan för hantering av dessa. Detta kritiska arbete pågår då en eventuell sulfidhantering kan bli en avgörande faktor för projektets tillstånd att bygga.

Upphandling och byggande

Ett intensivt tidplanearbete direkt efter sommaren 2019 har resulterat i en ny upphandlingsstrategi för att kunna nå beräknad sluttid. Strategin innebär att *Arbetstunnel vid Örbyleden* och *Betongtunneln under kvicksundsvägen* handlas upp separat som utförandeentreprenader. Förfrågningsunderlag för dessa entreprenader planeras att skickas ut under våren 2020 och byggstart planeras till när projektet erhållit både lagakraftvunnen järnvägsplan och miljödom.

Projektet har identifierat arbetet med *Östra sponten* som tidskritiskt och därför kommer denna förberedande entreprenad att avropas från befintligt ramavtal för att kunna gå igång med produktion under första kvartalet 2020. Detta arbete är tidskritiskt på grund av en stor ledningsomläggning i närheten som om den utförs innan *Östra sponten* skulle göra det problematiskt att sätta sponten i efterhand. Är inte sponten på plats före ledningsläggningen behövs omprojektering av spårgeometrin samt byggnaderna inom depåområdet.

Upphandlingsform för Depå ovan jord och BEST behöver vara klart under våren 2020

och den styrs i stora drag av vilken nivå på projektering som projektören kan leverera.

Ekonomi

Den totala projektmedlen för Depå uppgår totalt till 4,5 miljarder kronor inklusive index (prisnivå januari 2019). För 2020 har 252 miljoner kronor budgeterats i investeringsutgifter.

Fordon

Utbyggnaderna av tunnelbanan kommer att generera ett behov av fler tåg i trafik. Projektmedlen för investeringsobjekt fordon uppgick initialt till 2,8 miljarder kronor (prisnivå januari 2013). Justering har skett med 500 miljoner kronor (prisnivå januari 2013) genom beslut i fullmäktige, LS 2017-1258, att omfördela medel från investeringsobjekt fordon till objektet Teknisk anpassning av C30-fordon inom trafikförvaltningen. Upphandling av fordon till nya tunnelbanan sker inom ramen för trafikförvaltningens upphandling avseende fordon för hela kollektivtrafiksystemet. Nya tunnelbanans behov kommer avropas som en option till pågående C30-projekt. Samarbetet medför att förvaltningarna tillsammans kan öka samhällsnyttan genom att förre nya fordon behöver införskaffas i närtid då istället C20 kan livstidsförlängas och nyttjas.

Det är trafikförvaltningen som utför design- och testning av C30-fordonen. Förvaltningen har kontinuerliga avstämningar med trafikförvaltningen för att säkerställa att den tekniska anpassningen genomförs så att C30-fordonen kan trafikera utbyggnadssträckorna.

Ekonomi

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

Tunnelbana till Älvsjö

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

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

tidplan, översyn av successiv kalkyl och hållbarhetsaspekter.

Planläggning och prövning

Tidigare projekt genomförs med stöd av järnvägsplan med motivering att det bland annat underlättar markåtkomst för tillfälligt nyttjande, samordning över kommungräns och tillämpning av etablerade arbetssätt. För tunnelbana till Älvsjö så passeras ingen kommungräns och synen på markåtkomst har delvis förändrats sedan de tidigare projekten startades. Mot bakgrund av detta behöver planen för planeringsarbetet ses över och beslut tas under året hur projektet ska planläggas. Under årets andra hälft planeras tidiga samråd med myndigheter och allmänhet.

Ekonomi

Totalt för projektet är i Sverigeförhandlingen överenskommet 11,5 miljarder kronor i 2016 års prisnivå exklusive depå och fordon. Planeringsskedet beräknas ta cirka två år och kosta 100 miljoner kronor i 2016 års prisnivå. För år 2020 har 42,8 miljoner kronor budgeteras i aktuell prisnivå. Budgeten fördelas på dels resurser inom förvaltningen dels inköp av utredningar genom projekteringstjänster. De mest omfattande utredningarna bedöms vara lokaliseringsutredning samt geo- och bergtekniska fältundersökningar.

Region Stockholm

Diarienummer
RS 2019-0830
FUT 2019-1001

Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Plan för intern kontroll 2020

Verksamhetsplan

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 5
3.1 Styr- och kontrollmiljö 5
3.2 Riskbedömning, åtgärder och kontrollaktiviteter 6
3.2.1 Förändrade förutsättningar för intern kontroll 6
3.2.2 Analys och slutsatser 6
3.3 Information och kommunikation 6
3.4 Övervakning 6
3.4.1 Efterlevnad av styrande dokument 6
3.4.2 Hantering av brister och avvikelser 6

4 Sammanställning av risker 7

1 Bakgrund

Enligt kommunallagen 6 kap. 6 § 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 § har lämnats över till någon annan.

Region Stockholm har, utifrån kommunallagen, beslutat om Policy för intern kontroll för Region Stockholm och bolag, LS 1303-0431. Policyns krav på intern kontroll förtydligas i Stödet och i de anvisningar för arbetet med verksamhetsplanen samt för delårs- och årsrapporteringen som publiceras i Ekonomihandboken på intranätet.

2 Sammanfattning

2.1 Arbetet med intern kontroll

Förvaltningens arbete inom intern kontroll utgår från regionens riktlinjer 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 riktlinjer, 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.

Förvaltningens internkontrollplan tas fram årligen och följs sedan upp tre gånger om året. Vid dessa tillfällen uppdateras riskerna och uppföljning av kontrollmoment och åtgärder genomförs. Ett omfattande riskarbete sker i respektive projekt och enhet löpande under året.

2.2 Resultat och analys från riskbedömningen

Förvaltningen har för år 2020 identifierat 21 risker som tas med till internkontrollplanen och som särskilt kommer följas upp under året.

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 ekonomiskt, säkerhets- och informations, operativa risker samt efterlevnadsrisker. Förvaltningsledningen är därför tydlig med att det är viktigt att systematiskt identifiera risker och agera utifrån det. Förvaltningen har mot bakgrund av det valt att ta med även de som värderats till medelhög risk till internkontrollplanen.

Av 21 risker värderas 3 risker till mycket hög risk. 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 risk Krishantering där konsekvensen blir hög men sannolikheten lägre.

3 Intern kontroll

Intern kontroll definieras som en process där nämnd/styrelse, ledningen i förvaltningen/bolaget och övrig personal samverkar för att med rimlig grad av säkerhet se till att nämnden/ bolaget:

- Uppfyller fastställda mål, bedrivs effektivt och ändamålsenligt,
- Följer tillämpliga lagar, föreskrifter, avtal och styrande dokument,
- Bedrivs säkert så att verksamheten skyddas samt,
- Har tillförlitlighet i rapportering och information.

Intern kontroll inom Region Stockholm 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
- Åtgärder och kontrollaktiviteter
- Information och kommunikation
- Övervakning

Regionstyrelsen har det övergripande ansvaret för att se till att det finns en god intern kontroll i hela Region Stockholm. Detta innefattar ansvar för att se till att statusen på den interna kontrollen följs upp och avrapporteras i enlighet med regionstyrelsens anvisningar.

Nämnden/bolaget tar i samband med budgetarbetet fram en plan för intern kontroll, denna plan uppdateras och följs upp vid delårsrapportering och årsbokslut.

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

Förvaltningschefen/bolagschefen rapporterar omedelbart brister i den interna kontrollen till nämnden/styrelsen. Nämnden/styrelsen säkerställer att förvaltningschef/bolagschef vidtar åtgärder som hanterar bristerna så att den interna kontrollen är tillräcklig. Vid misstanke om brott vidtar nämnden/styrelsen utan oskäligt dröjsmål, åtgärder och informerar regionens ledning och dess revisorer.

Nämnden/styrelsen lämnar årligen en försäkran i styrrapporten om att man genom förvaltningschefen/bolagschefen vidtagit nödvändiga åtgärder för att uppnå en tillräcklig intern kontroll. Denna plan för intern kontroll utgör grunden för den försäkran.

3.1 Styr- och kontrollmiljö

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

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

Övergripande risker sammanställs i förvaltningens internkontrollplan, där det för år 2020 finns 21 riskområden.

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. Under november bearbetades och anpassades förvaltningens rutin för riskhantering så att den nya riktlinjen för intern kontroll efterlevs.

3.2.2 Analys och slutsatser

I förvaltningens internkontrollplan har 21 övergripande risker identifierats som sammanställts i den interna kontrollplanen. Riskerna har klassificerats i riskkategorierna strategiska risker, ekonomiska risker, operativa risker, regelefterlevnadsrisker samt säkerhets- och informationssäkerhetsrisker. Risker behandlas regelbundet vid ledningsgruppsmöten samt uppföljningsmöten med projekten. För samtliga identifierade riskområden har åtgärder tagits fram och förvaltningen kommer att arbeta med dessa kontinuerligt.

3.3 Information och kommunikation

Den interna kommunikationen gällande risker sker via projektcontroller, projektchefer, avdelningschefer vidare till förvaltningschef vilket beskrivits under punkt 3.1 Styr- och kontrollmiljö.

Den sammanställda interna kontrollplanen och uppföljningen av densamma ingår i förvaltningens rapportering till trafiknämnden och till Region Stockholm vilken också är tillgänglig för externa intressenter.

3.4 Övervakning

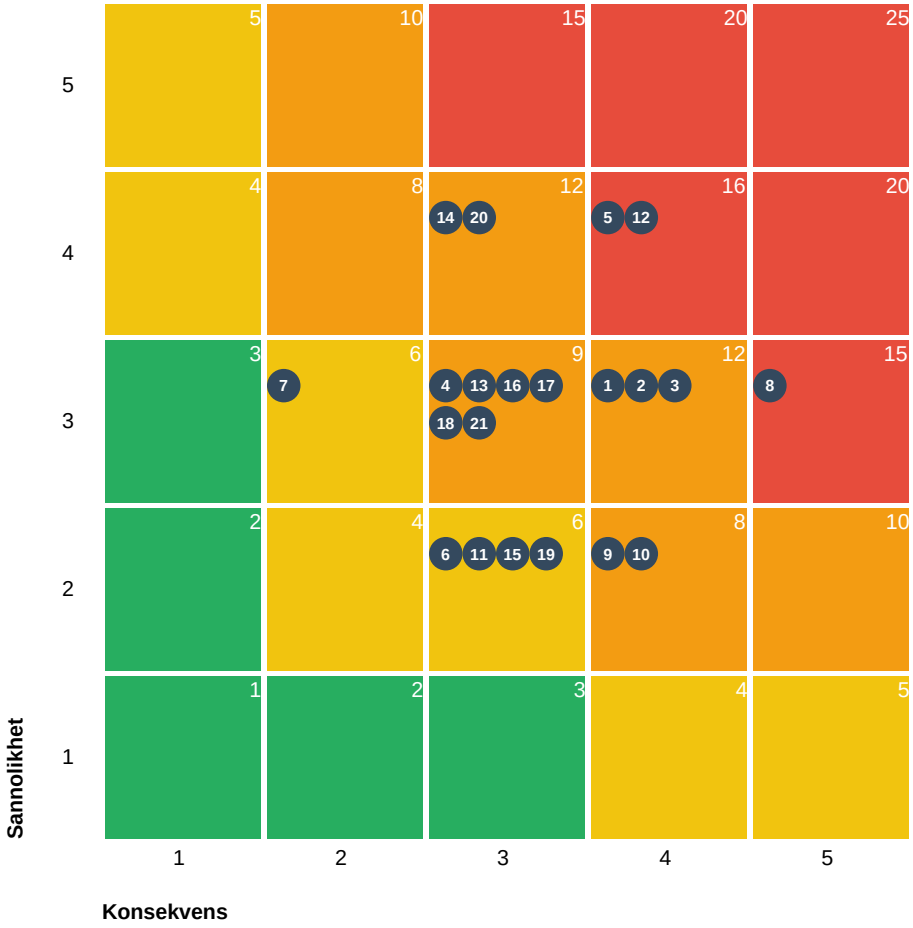
3.4.1 Efterlevnad av styrande dokument

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

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.

4 Sammanställning av risker



3 Mycket hög risk | 13 Hög risk | 5 Medelhög risk | Totalt: 21

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

	Sannolikhet	Konsekvens
5	Mycket sannolik - Det är mycket troligt att problem ska uppstå	Mycket allvarlig - Konsekvensen uppfattas som mycket allvarlig och får helt enkelt ej inträffa
4	Sannolik - Det är troligt att problem ska uppstå	Allvarlig - Konsekvensen är så stor att den helst inte får inträffa
3	Möjlig - Det är mindre troligt att problem ska uppstå	Kännbar - Konsekvensen uppfattas som besvärande
2	Mindre sannolik - Det är inte troligt att problem ska uppstå	Lindrig - Konsekvensen uppfattas som liten
1	Mindre sannolik - Det är inte troligt att problem ska uppstå	Lindrig - Konsekvensen uppfattas som liten

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

Region Stockholm

Diarienummer
RS 2019-0830
FUT 2019-1001

Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Bilaga 1: Sammanställning risker och kontrollmoment, plan 2020

Innehållsförteckning

1 Bilaga 1: Sammanställning risker och kontrollmoment, plan 2020 3

1 Bilaga 1: Sammanställning risker och kontrollmoment, plan 2020

Kommentarer finns i bilaga 3.

Verksamhetsspecifikt mål/Rubrik	Lokalt mål	Risk	Nivå	Trend	Kontrollmoment	Status
Ett resultat i balans		14173 Bristande kostnadsstyrning			Protokoll samordningsgrupp produktion **Frekvens** Tertialvis	
					Granskning av systemhandling/bygghandling **Frekvens** Tertialvis	
		14258 Entreprenadsupphandlingar			Upphandlingstidplan och aktiviteter **Frekvens** Tertialvis	
		14261 Resursförsörjning			Uppföljning **Frekvens** Tertialvis	

Verksamhetsspecifikt mål/Rubrik	Lokalt mål	Risk	Nivå	Trend	Kontrollmoment	Status
		14267 Avsteg finanspolicyn			Kontroller **Frekvens** Tertialvis	
		14276 Efterlevnad administrativa rutiner			Stickprov **Frekvens** Tertialvis	
Hållbar investeringsutveckling		14514 Hållbarhetsuppföljning			Cequal-revision **Frekvens** Tertialvis	
Social hållbarhet		15657 Oförutsedda kommunikationsinsatser			Proaktiva åtgärder **Frekvens** Tertialvis	
Samhällsviktiga funktioner upprätthålls vid extraordinära händelser och klimatförändringar		14299 Olyckor och tillbud			Kontroll krav och rutiner **Frekvens** Kontinuerligt	

Verksamhetsspecifikt mål/Rubrik	Lokalt mål	Risk	Nivå	Trend	Kontrollmoment	Status
		15655 Krishantering			Rutiner krishantering **Frekvens** Tertialvis	
Kärnverksamheten ska prioriteras		14302 Informationssäkerhet			Implementering av ledningssystem för informationssäkerhet **Frekvens** Tertialvis	
Systematisk kompetensförsörjning		14517 Konsultförsörjnings-processen			Kontroll konsultbeställningar **Frekvens** Tertialvis	
Tillgänglig och sammanhållen region		14279 Överklaganden			Avtal **Frekvens** Tertialvis	
					Kontroll granskningsskede **Frekvens** Tertialvis	

Verksamhetsspecifikt mål/Rubrik	Lokalt mål	Risk	Nivå	Trend	Kontrollmoment	Status
					Känslighetsanalyser **Frekvens** Tertialvis	
		14284 Tidplanering			Stickprov **Frekvens** Tertialvis	
		14290 Förseningar			Kontroll möten **Frekvens** Tertialvis	
		14293 Försenade politiska beslut			Avstämning ärenden **Frekvens** Kontinuerligt	
		14296 Samverkan med trafikförvaltningen gällande driftsättning och överlämning.			Kontroll protokoll **Frekvens** Tertialvis	

Verksamhetsspecifikt mål/Rubrik	Lokalt mål	Risk	Nivå	Trend	Kontrollmoment	Status
		14508 Acceptans från omgivningen			Aktivitetskontroller **Frekvens** Tertialvis	
		14511 Kravuppfyllnad			Kravuppfyllnad i kravdatabasen **Frekvens** Tertialvis	
		15656 Säkerhetskrav från TF på anläggningen.			Begränsa **Frekvens** Tertialvis	
		15658 Försenad markåtkomst			Begränsa **Frekvens** Tertialvis	
		15659 Samverkan med trafikförvaltningen			Kontroll planerade störningar **Frekvens** Tertialvis	

Region Stockholm

Diarienummer
RS 2019-0830
FUT 2019-1001

Region Stockholm

Diarienummer
RS 2019-0830
FUT 2019-1001

Trafiknämnden/Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Bilaga 3: Fördjupad sammanställning av risker, åtgärder och kontrollmoment, plan 2020

Innehållsförteckning

1 Bilaga 3: Fördjupad sammanställning av risker, åtgärder och kontrollmoment 3

1 Bilaga 3: Fördjupad sammanställning av risker, åtgärder och kontrollmoment

1.1 Ett resultat i balans

1.1.1 Bristande kostnadsstyrning

	Riskvärde	**Riskbeskrivning**	
14173	12	Bristande kostnadsstyrning och kostnadsmedvetenhet vid planering /projektering och produktion.	**Risksamordnare**
	Sannolikhet	**Konsekvens**	Pia Parkå
	3	Planerar för en för dyr teknisk lösning alternativt en för robust anläggning vilket kan medföra omtag	
	Konsekvens	vilket leder till kostnadsfördyringar och tidsförskjutning.	
	4		

Kontrollmoment

Namn
Protokoll samordningsgrupp produktion

Frekvens
Tertialvis

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

Kommentar

Namn
Granskning av systemhandling/bygghandling

Kontrollmoment

Frekvens
Tertialvis

Beskrivning
Granskning av systemhandling/bygghandling att tillräcklig kostnadsmedvetenhet ingår.

Kommentar

Åtgärd

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

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

Kommentar

1.1.2 Entreprenadsupphandlingar

	Riskvärde	Riskbeskrivning	
14258	12	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	**Risksamordnare** Pia Parkå
	Sannolikhet		

	3	leverantörsmarknaden.
	Konsekvens	**Konsekvens**
	4	Otillräckligt antal anbud leder till förseningar, dyra anbud och kostnadsökningar.

Kontrollmoment

Namn
Upphandlingstidplan och aktiviteter

Frekvens
Tertialvis

Beskrivning
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

Åtgärd

Namn	**Startdatum**	**Slutdatum**	**Status**
Begränsa	2020-01-01	2020-12-31	Ej påbörjad

Åtgärd

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 kontinuerlig uppdatering av omvärldsanalys.

Kommentar

1.1.3 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

Kontrollmoment

Namn
Uppföljning

Frekvens
Tertialvis

Beskrivning
Utpekat ansvar i respektive projekt.
Uppföljning utvecklingssamtal via medarbetarundersökning.

Kontrollmoment

Uppföljning av plan strategiskt område bemanning.

Kommentar

Åtgärd

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

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

Kommentar

1.1.4 Avsteg finanspolicyn

14267

Riskvärde
9

Sannolikhet
3

Konsekvens
3

Riskbeskrivning
Avsteg från finanspolicyn avseende t.ex. förskottsbetalning, utländsk valuta.

Konsekvens
Bryter mot landstingets finanspolicy, revisionsanmärkningar, ökade kostnader beroende på felaktiga avtal.

Risksamordnare
Pia Parkå

Kontrollmoment

Namn
Kontroller

Frekvens
Tertialvis

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

Kommentar

Åtgärd

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

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

Region Stockholm

Diarienummer
RS 2019-0830
FUT 2019-1001

Åtgärd

1.1.5 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

Kontrollmoment

Namn
Stickprov

Frekvens
Tertialvis

Beskrivning
Stickprov konsultfakturering, representationsfakturor, att leverantörer är upphandlade, verkställighetsbeslut, diarieföring. Stickprov drift/investering.

Kommentar

Åtgärd

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

Åtgärdsbeskrivning
Styrande dokument och ledningssystem. Informationsspridning.

Kommentar

1.2 Hållbar investeringsutveckling

1.2.1 Hållbarhetsuppföljning

14514

Riskvärde
6

Riskbeskrivning
Bristande uppföljning av förvaltningens hållbarhetsarbete pga. resursbrist eller nödvändiga prioriteringar.

Risksamordnare
Pia Parkå

Sannolikhet
2

Konsekvens

Konsekvens
3

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

Kontrollmoment

Namn
Cequal-revision

Kontrollmoment

Frekvens
Tertialvis

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

Kommentar

Åtgärd

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

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

Kommentar

1.3 Social hållbarhet

1.3.1 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

Kontrollmoment

Namn
Proaktiva åtgärder

Frekvens
Tertialvis

Beskrivning
Har proaktiva åtgärder genomförts. vid större avvikelser.

Finns stöd och underlag framtagna.

Kommentar

Åtgärd

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

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 väl inarbetade

Kommentar

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

Kontrollmoment

Namn
Kontroll krav och rutiner

Kontrollmoment

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

Åtgärd

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

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

Åtgärd

1.4.2 Krishantering

	Riskvärde	Riskbeskrivning	Risksamordnare
15655	8	Oförutsedda extraordinära händelser.	Pia Parkå
	Sannolikhet	**Konsekvens**	
	2	Produktionsstopp, förseningar, fördyrningar skadat förtroende.	
	Konsekvens		
	4		

Kontrollmoment

Namn
Rutiner krishantering

Frekvens
Tertialvis

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

Kommentar

Åtgärd

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

Åtgärdsbeskrivning
Fastställd krishanteringsplan.

Kommentar

1.5 Kärnverksamheten ska prioriteras

1.5.1 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

Kontrollmoment

Namn
Implementering av ledningssystem för informationssäkerhet

Kontrollmoment

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

Åtgärd

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

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

Kommentar

1.6 Systematisk kompetensförsörjning

1.6.1 Konsultförsörjnings-processen

14517

Riskvärde
6

Sannolikhet
2

Konsekvens
3

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

Konsekvens
Risk för jäv.
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.

Risksamordnare
Pia Parkå

Kontrollmoment

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

Åtgärd

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

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

Kommentar

1.7 Tillgänglig och sammanhållen region

1.7.1 Överklaganden

14279

Riskvärde
16

Sannolikhet
4

Konsekvens
4

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.

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

Risksamordnare
Pia Parkå

Kontrollmoment

Namn
Avtal

Kontrollmoment

Frekvens
Tertialvis

Beskrivning
Slutna avtal med viktiga parter.

.

Kommentar

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

Kontrollmoment

Namn
Känslighetsanalyser

Frekvens
Tertialvis

Beskrivning
Är känslighetsanalyser upprättade per projekt.

Kommentar

Åtgärd

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

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

Åtgärd

1.7.2 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		

Kontrollmoment

Namn
Stickprov

Frekvens
Tertialvis

Beskrivning
Stickprov görs kontinuerligt och större uppföljning per halvår.
Granskning av produktionstidplaner.
Granskning av projekteringstidplaner.

Kommentar

Åtgärd

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

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

Kommentar

1.7.3 Förseningar

14290

Riskvärde
12
Sannolikhet
4
Konsekvens
3

Riskbeskrivning
Försenad planläggnings- och tillståndsprocess på grund av beroenden mellan parter och intressenters processer.
Konsekvens
Förseningar av byggstart, fördyring.

Risksamordnare
Pia Parkå

Kontrollmoment

Namn
Kontroll möten

Frekvens
Tertialvis

Kontrollmoment

Beskrivning
Kontrollera att planerade möten och mötesserier har genomförts.

Kommentar

Åtgärd

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

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

1.7.4 Försenade politiska beslut

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

	3	Förseningar i tidplanen.

Kontrollmoment

Namn
Avstämning ärenden

Frekvens
Kontinuerligt

Beskrivning
Avstämning av ärenden i TN mot arbetsplan.

Kommentar

Åtgärd

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

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

Kommentar

Åtgärd

1.7.5 Samverkan med trafikförvaltningen gällande driftsättning och överlämning.

14296

Riskvärde
9

Riskbeskrivning
Otydligt ansvar kring driftsättning och överlämning mot trafikförvaltningen.

Risksamordnare
Pia Parkå

Sannolikhet
3

Konsekvens
Förseningar och kostnadsökningar vid överlämning till TF. Skadat förtroende.

Konsekvens
3

Kontrollmoment

Namn
Kontroll protokoll

Frekvens
Tertialvis

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

Kommentar

Åtgärd

Namn	Startdatum	Slutdatum	Status
Begränsa/Dela	2020-01-01	2020-12-31	Ej påbörjad

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

1.7.6 Acceptans från omgivningen

14508

Riskvärde
9

Riskbeskrivning
Bristande acceptans från omgivningen för planerade störningar i samhället.

Risksamordnare
Pia Parkå

Sannolikhet
3

Konsekvens
Sänkt förtroende hos berörda. Negativ medial uppmärksamhet Klagomål och skadeståndskrav

Konsekvens
3

Förseningar/fördyring

Kontrollmoment

Namn
Aktivitetskontroller

Kontrollmoment

Frekvens
Tertialvis

Beskrivning
Klagomål och ärenden från Kundtjänst
Attitydundersökning - årligen.

Kommentar

Åtgärd

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

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

1.7.7 Kravuppfyllnad

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

Kontrollmoment

Namn
Kravuppfyllnad i kravdatabasen

Frekvens
Tertialvis

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

Kommentar

Åtgärd

Namn	Startdatum	Slutdatum	Status
Uppföljning kravdatabasen	2020-01-01	2020-12-31	

Åtgärd

Ej påbörjad

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

Kommentar

1.7.8 Säkerhetskrav från TF på anläggningen.

15656

Riskvärde
6

Riskbeskrivning
Diskrepans mellan FUT:s anläggning och TF:s säkerhetskrav

Risksamordnare
Pia Parkå

Sannolikhet
2

Konsekvens
Kostsamma ombyggnationer eller kvarstående brister vid överlämning.

Konsekvens
3

Kontrollmoment

Namn
Begränsa

Frekvens
Tertialvis

Kontrollmoment

Beskrivning
Kontinuerlig avstämning med TF för att förebygga sent inkomna krav.

Kommentar

Åtgärd

Namn	Startdatum	Slutdatum	Status
Kontroll nya säkerhetskrav	2020-01-01	2020-12-31	Ej påbörjad

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

Kommentar

1.7.9 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

Kontrollmoment

Namn
Begränsa

Frekvens
Tertialvis

Beskrivning
Detaljerad förrättningsplanering och resurssättning.

Implementera principer för markåtkomst med kommuner (sidoavtal och principavtal), Trafikverket och övriga intressenter.

Kommentar

Åtgärd

Namn	Startdatum	Slutdatum	Status
Tidplanering	2020-01-01	2020-12-31	Ej påbörjad

Åtgärdsbeskrivning
Se över tidsplaneringen för entreprenörerna.

Kommentar

Åtgärd

1.7.10 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

Kontrollmoment

Namn
Kontroll planerade störningar

Frekvens
Tertialvis

Beskrivning
Kontrollera att planerade störningar finns inlagda i huvudtidplaner, system för rapportering av förändringar.

Kommentar

Åtgärd

Namn	Startdatum	Slutdatum	Status
Begränsa/Dela	2020-01-01	2020-12-31	Ej påbörjad

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

Regionens mål för kollektivtrafik	**Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem**			
Regionens nedbrutna mål för kollektiv-trafik	**Attraktiva resor**	**Trygga resor**	**Effektiva resor**	**Tillgänglig och sammanhållen region**
Förvaltning för utbyggd tunnelbanas vision	**Nya tunnelbanan – Vi skapar nya resmöjligheter i en växande storstadsregion**			
Huvudmål	**Genomföra utbyggnaden av tunnelbanan enligt överenskommelsen**			

	EKONOMI	**TID**	**PRODUKT**
Mål	**Långsiktigt hållbar ekonomi**	**Leverans i tid**	**Effektiv anläggning**
Mätetal 2020	• Årsprognosen ska inte avvika mer än 5 procent jämfört med budget vid varje prognostillfälle. • 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. • Minst tre anbud per upphandling. • Byggherrekostnad ska vara högst 35 procent av totalkostnad. • Andel anställda ska öka eller bibehållas.	• 100 procent av entreprenaderna ska startas enligt fastställd tidplan. • Varje entreprenadupphandling ska inte avvika med mer än 4 veckor mot tidplan. • Miljödom med verkställighet för Depå ska erhållas. • 100 procent av markåtkomsterna enligt järnvägsplan ska vara säkerställd senast två månader före tillträde till aktuell fastighet.	• 100 procent identifierade objekt i gränsområden mellan förvaltning för utbyggd tunnelbana och trafikförvaltningen ska ha hanterats. • 100 procent av leveranserna från FUT enligt beskedstidplanen ska hållas. • 100 procent av de definierade överlämningsområdena ska ha en beslutad plan (tid och aktivitet) för överlämning. • 100 procent av färdigställda anläggningsdelar ska vara i enlighet med de fastställda kraven i kravdatabasen. • Samtliga uppstartade entreprenader ska ha ett mål för reducering av klimatpåverkan.

	MOTTAGARE	**PROCESS**	**MEDARBETARE**
Mål	**Nöjda uppdragsgivare och berörda av utbyggnaden**	**Hållbar verksamhet**	**Attraktiv arbetsgivare**
Mätetal 2020	• Andelen positiva/neutrala inslag i media minst 85 procent. • 75 procent av de boende och resenärerna i närområdet ska anse sig vara informerade. • Parterna ska anse sig informerade om tid och kostnadsutveckling.	• Inga allvarliga arbetsmiljöolyckor. • Inga betydande revisionsanmärkningar. • 100 procent av genomförda Ceequalverifieringar för avslutad projektering och entreprenader ska uppnå nivån *Very good*.	• Andelen medarbetare som tycker att förvaltningen är en attraktiv arbetsgivare/uppdragsgivare ska minst bibehållas. • Minst en särskild satsning per termin ska genomföras för gruppen anställda. • Det samlade medarbetarindexet ska förbättras. • Det samlade ledarskapsindexet ska minst bibehållas. • Totalindex ska förbättras.